

Intervenant-e-s de la Ville de Genève :

- Mme **Frédérique Perler**, conseillère administrative de la Ville de Genève, en charge du Département de l’aménagement, des constructions et de la mobilité
- M. **Nicolas Betty**, chef du Service de l’aménagement, du génie-civil et la mobilité (AGCM)
- M. **Benoît Bouthinon**, adjoint de direction au Service AGCM
- Les **mandataires** du projet

Autres partenaires du Plan directeur de quartier présents :

- M. **Thierry Messenger**, directeur, Région Lac-Rhône, Office cantonal des transports (OCT)
- Mme **Séverine Brun**, ingénieure, Direction régionale Lac-Rhône, OCT
- Mme **Laura Vellella**, cheffe de projets, Office d’urbanisme du canton (OU)
- Mme **Anita Frei**, présidente, Fondation HBM Émile-Dupont

Organisation et animation - Forum Démocratie participative :

- Alain Dubois, Geneviève Herold Sifuentes et Nicolas Künzler (animation et projection)
- Louise Goffin (prise de notes)

Participation : Le public de cette soirée a rassemblé environ 90 personnes.

Accueil

Geneviève Herold Sifuentes souhaite la bienvenue et remercie le public et les intervenant-e-s de la soirée ainsi que les autres partenaires du Plan directeur de quartier (PDQ Concorde) de leur présence. La soirée est consacrée à la présentation du **projet de U-Turn et de carrefour sur l’avenue d’Aire, comprenant aussi le réaménagement de l’avenue de la Concorde**. Un moment de questions-réponses suivra jusqu’à 20h et les échanges informels continueront durant la soirée.

Le PDQ Concorde, élaboré entre 2008 et 2013, comporte un chapitre sur la mobilité avec plusieurs principes directeurs. Le projet présenté lors de cette soirée y est mentionné en deux endroits :

- Principe directeur B1 - Supprimer le trafic de transit à l’intérieur du quartier : projet de «réalisation de deux nouvelles zones piétonnes aux limites de la cité-jardin d’Aire» (p. 36)
- Principe directeur B2 - Supprimer le rond-point habité (B2) : projet de «création d’un U-Turn et nouvelle bretelle d’accès à l’avenue d’Aire» (p. 40)

Il faut aussi rappeler que le projet du U-Turn est l’une des pièces du « Tetris » (puzzle) géant que représente la mise en œuvre du PDQ Concorde. Durant cette soirée, certaines informations et certaines réponses pourront être données, mais il restera des questions en suspens à la fin car d’autres projets sont encore en cours d’élaboration. Le Forum continuera à informer les habitant-e-s de la Concorde et des quartiers alentours sur la progression de tous ces projets.

Objectifs de la soirée :

- Permettre à la Ville de Genève de présenter le projet finalisé de modification du carrefour entre le début du viaduc de l’avenue d’Aire et son croisement avec le chemin des Sports et l’avenue de la Concorde, ainsi que le réaménagement de l’avenue de la Concorde.
- Situer ce projet dans le contexte du PDQ Concorde et de sa mise en œuvre.
- Permettre aux habitant-e-s des quartiers alentours de comprendre ce projet tel que finalisé, de se rendre compte des futurs effets sur les espaces environnants et la mobilité, et de poser leurs questions.

1. Introduction et contexte du projet

Allocution de Madame Frédérique Perler, conseillère administrative en charge de la mobilité

"Un U-Turn c'est donc « un demi tour de rebroussement » en bon français. En tant qu'élue verte, a priori mon occupation favorite n'est pas de m'occuper de projets routiers. Ce projet a pourtant beaucoup de sens car il constitue un projet paysager, un projet d'apaisement, de requalification de rues de quartiers. Avec pas moins de 70 plantations prévues, il s'agit aussi d'un projet d'aménagement, qui met au goût du jour l'éclairage public et les systèmes d'évacuation des eaux.

Pourquoi ce projet a-t-il du sens au yeux de la Ville ? Car il s'agit de réparer une petite aberration urbanistique. Nous sommes proche de l'avenue de l'Ain, une route à grand trafic, qui historiquement a été percée en 1960 pour faire partie d'un grand axe routier connu sous l'appellation « T104 ». À cette époque, la Suisse construit son premier grand tronçon autoroutier entre Genève et Lausanne, inauguré en 1964. À son arrivée en région genevoise, l'autoroute se sépare en deux branches. L'une mène au bord de la rive droite et l'autre à l'aéroport mais ne va pas plus loin. La suite de l'autoroute jusqu'à la frontière ne sera construite que dans les années 80 et finalement mise en service en 1997.

En attendant, l'axe allant de l'aéroport jusqu'aux Palettes a servi de contournement et a été équipé comme une quasi autoroute. Cet axe comprend l'avenue du Pailly, l'avenue de l'Ain, le Pont Butin (qui a été élargi à cet effet), puis traverse la Ville de Lancy avec l'avenue des Communes-Réunies. Ce tracé a été aménagé avec de nombreux carrefours, dénivelés, croisements à deux étages, etc. L'objectif était d'assurer la fluidité du trafic tant sur ce tracé de rocade que sur les routes pénétrantes qu'il croisait. Ces carrefours à deux niveaux ont été progressivement aménagés jusque dans les années 1990 et ce sont eux qui ont donné ce caractère quasi autoroutier à cet axe.

Nous avons deux exemples à proximité : le viaduc de l'Écu et le pont de l'avenue d'Aire. Comme c'est le cas dans une jonction autoroutière, il faut des bretelles pour relier les étages entre eux. À proximité de l'avenue d'Aire ce sont deux rues de quartier, habitées – l'avenue de la Concorde et le chemin Désiré qui jouent ce rôle de bretelle. Cette situation est donc aberrante actuellement. Qui aujourd'hui aurait l'idée d'insérer une jonction autoroutière en plein quartier habité en utilisant des rues résidentielles ? En tout cas pas moi !

Le projet de U-turn, de rebroussement, permet de mettre fin à cette aberration, vestige d'une époque du « tout-à-la-voiture ». Il permet aussi d'ériger un nouveau quartier dans un cadre plus apaisé, plus agréable et arboré."

Nicolas Betty, chef de service de l'ACGM, introduit le groupement de mandataires qui ont développé ce projet pour le compte de la Ville de Genève :

- bureau IDTech, ingénieur civil et pilote de ce groupement de mandataires
- bureau Trafitec, pour la partie mobilité
- bureau Radiance 35, pour la partie éclairage
- la Touche Verte, pour la partie architecture du paysage
- bureau RSI, ingénieur hydraulique.

Loïc Bourlet de la Vallée, du **bureau IDTech**, souligne que ce projet de U-Turn, qui s'intègre au développement de deux futurs quartiers, Michée-Chauderon et le secteur T de la Concorde, a pour colonne vertébrale la mobilité, mais comporte aussi une dimension paysagère forte, une nouvelle approche de l'éclairage public, ainsi que des solutions innovantes pour la gestion différenciée des eaux de surface. Enfin, une réflexion a été menée sur la mise aux normes de l'assainissement existant.

2. Mobilité

Diapositives 4 à 8 de la présentation

Michel Savary, du **bureau Trafitec**, rappelle le contexte du projet : le secteur comprend l'avenue d'Aire, l'avenue de l'Ain, l'avenue de la Concorde et ses chemins « en peigne » : Essor, Bordier et Golay. Dans le périmètre, il faut projeter les futurs quartiers du secteur T et de Michée-Chauderon et prendre en compte ce qui a récemment été réalisé ou est en cours de réalisation.

Quand on observe le schéma de circulation actuel, on constate en effet que l'avenue de la Concorde sert de bretelle dans cette sorte de jonction quasi-autoroutière. Cette avenue a deux fonctions. D'une part elle permet, depuis les Charmilles, de rejoindre l'avenue de l'Ain en direction de Châtelaine. D'autre part, elle permet un tourner-à-gauche indirect lorsqu'on vient depuis le Pont Butin pour aller à Aire / Le Lignon. Ceci provoque un trafic avec des voitures passant à toute vitesse, ce qui n'est pas acceptable dans un contexte de densification et constitue une vraie coupure entre des quartiers d'habitations qui devraient, au contraire, être reliés entre eux.

Le schéma futur prévoit une nouvelle bretelle sur le haut de l'avenue d'Aire permettant de grouper les nuisances pour mieux les absorber et cela, en dehors du quartier. Il s'agira alors de remplacer le tourner-à-gauche indirect par le U-Turn. Il y a donc un changement sérieux pour l'avenue de la Concorde et une désaffectation du chemin Désiré, qui n'aura plus de raison d'être.

L'avenue d'Aire :

Moins de voitures

Sur l'avenue d'Aire, on compte aujourd'hui 13'000 véhicules par jour. C'est un gros chiffre ; ce n'est pas le plus gros à Genève mais c'est tout de même important. Dans le futur, on passera à 8'000 véhicules par jour, c'est donc une diminution notable, de l'ordre de 40 %. Aujourd'hui l'avenue d'Aire est un axe express à 4 voies qui rejoint la «T104» - la tangente 104, dont parlait Mme Perler. Elle sera réduite de moitié pour arriver à une seule voie dans chaque sens. Ceci permet de récupérer beaucoup de place, au bénéfice des cyclistes, surtout rapides.

Voies cyclables

Actuellement seuls certains cyclistes téméraires se mêlent à la circulation sur l'avenue d'Aire, profitant de quelques morceaux de bandes cyclables jaunes, discontinues. Dans le futur, il y aura deux voies cyclables de plus de deux mètres de large, des deux côtés de la route. Cela constitue un vrai gain pour les cyclistes les plus rapides qui n'auront plus besoin de sortir de leur trajectoire pour rejoindre la contre-allée. Cette contre-allée n'est pas faite pour les cyclistes rapides à cause des nombreux conflits avec les piétons. Cet avantage pour les cyclistes est aussi un gage de sécurité pour les usagers de la contre-allée.

Régulation de la vitesse

Grâce à tout cela, on peut diminuer la vitesse maximale autorisée pour les voitures, avec un trafic qui ralentit jusqu'à 30 km/h. Dans certaines parties, les vitesses sont adaptées différemment la nuit (30km/h) et le jour (50km/h). Cela résulte d'accords passés avec le Canton et d'autres associations qui s'occupent de mobilité. La limite à 30km/h la nuit répond aux préoccupations liées au bruit routier.

Perméabilités piétonnes

Un autre grand avantage est celui de la démultiplication des traversées piétonnes ; on projette une perméabilité nettement renforcée entre Michée-Chauderon, les Jardins-du-Rhône, les Eidguenots et le quartier de la Concorde. Ainsi, il y aura trois traversées piétonnes bien rapprochées contre une seule aujourd'hui. Une traversée supplémentaire a pu être ajoutée sur le tronçon intermédiaire entre le chemin des Sports et la rue Camille-Martin. Celle qui existe déjà est conservée. Une ultime traversée sera créée entre la rue Camille-Martin et le carrefour du Furet.

Le projet promet donc une circulation automobile plus pacifiée et des espaces nettement à l'avantage de la mobilité douce.

Accès facilités aux quartiers sud de l'avenue

Le fait de réduire le nombre de voies, permettra la mise en place de tourner-à gauche directs pour les accès aux quartiers tels que les Eidguenots, la campagne Masset, les Jardins-du-Rhône. Il ne sera plus nécessaire de faire des détours en circulant dans les quartiers voisins pour rentrer chez soi.

Le U-Turn et le giratoire :

Le U-Turn

Alors que le chemin Désiré disparaîtra, la bretelle actuelle à deux voies demeure, de l'avenue de l'Ain vers l'avenue d'Aire. Or vu la diminution du trafic, il sera possible de consacrer la voie de gauche pour effectuer le demi-tour de rebroussement. Ainsi les automobilistes qui vont tout droit continuent leur chemin en direction de Genève et les autres peuvent repartir en arrière sur le pont ; ces deux mouvements pourront se faire en même temps.

Le giratoire

Les automobilistes empruntent le rond-point qui leur donne accès à plusieurs axes. Ce rond-point a une forme de haricot, pas vraiment circulaire ; on trouve un exemple similaire au croisement de la route du Pont Butin avec la route de Chancy.

Accès secteur L de la Concorde via Jean-Simonet

Pour se rendre au secteur L de la Concorde, en venant depuis Châtelaine, il s'agira de circuler sur l'avenue de l'Ain, de tourner à droite sur la rue de l'Usine-à-Gaz, de prendre le petit rond-point, de traverser le pont de l'avenue d'Aire jusqu'au giratoire et de revenir dans l'autre sens sur l'avenue de l'Ain via la nouvelle bretelle de l'avenue d'Aire. C'est plus compliqué qu'aujourd'hui mais c'est faisable. Il faut garder à l'esprit que nous sommes aux abords de l'avenue de l'Ain, un axe très important, sur lequel on ne peut pas facilement aménager de tourner-à-gauche.

Les transports publics au centre

Dans cette zone, il y a beaucoup de transports publics à prendre en considération : deux lignes, 7 et 9, avec des cadences assez élevées, un bus toutes les 2 minutes environ. Dans le projet, les bus sont amenés au centre de la chaussée et ont la priorité pour rentrer au centre du rond-point. Les arrêts sont prévus sur des quais respectant toutes les normes, notamment les accès aux personnes à mobilité réduite (PMR). Des traversées piétonnes faciliteront et sécuriseront leur accès.

Zone de rencontre Jardins-du-Rhône

Le rond-point allongé permettra également de desservir le chemin des Sports, l'avenue de la Concorde ainsi qu'un accès à l'espace devant les Jardins-du-Rhône requalifié en zone de rencontre. Cette zone qui est actuellement mal aménagée sera étendue, renforcée, sécurisée et revalorisée de manière paysagère.

L'avenue de la Concorde :

Les impasses

Du côté de la Concorde, un certain nombre de rues sont vouées à être transformées en impasses : avenue Henri-Bordier, avenue Henri-Golay et avenue de la Concorde. Les questions d'accessibilité pour les riverains de ces axes sont largement prises en compte. L'avenue Henri-Bordier et le chemin de l'Essor resteront accessibles « en peigne » via la rue Camille-Martin. On pourra aller jusqu'au bout des rues pour se rendre chez soi et ensuite repartir comme on est venu. Il y aura une possibilité de passer d'un chemin à l'autre uniquement pour les livraisons, pour les secours ou par exemple pour la levée des ordures par la voirie. Ces chemins seront gérés par des signalisations et des bornes amovibles, avec un accès limité.

3. Aménagement et paysage

Diapositives 9 à 21 de la présentation

Ana Gamper, de **La Touche Verte**, explique la place des aménagements paysagers dans ce projet de U-Turn. L'objectif initial était d'accompagner le remaniement de ce projet de mobilité et de créer des liens avec ce projet pour les deux futurs quartiers : Michée-Chauderon et le secteur T. Mais on a vite compris que des trames vertes existent déjà et font partie intégrante du projet. Le développement du secteur T inclut une prolongation du cordon boisé le long de l'avenue d'Aire. Et sur l'avenue d'Aire elle-même, il y a cette contre-allée avec son double alignement d'arbres magnifiques. Pour les paysagistes, c'était hors de question de laisser ça en dehors de la réflexion : les aménagements prévus ont donc aussi pour objectif de renforcer, de prolonger, de structurer davantage ces trames vertes.

Une contre-allée remarquable

La contre-allée de l'avenue d'Aire est importante car c'est une structure verte, une promenade assez unique à Genève de par sa longueur de plus d'un kilomètre, arborée de part et d'autre. C'est une promenade qui fonctionne comme un parc linéaire. De plus il s'agit d'une route historique qui date de l'époque de Rousseau, encore très bien préservée dans la plupart de sa longueur. Elle a toutefois subi quelques bouleversements au milieu du 20^e siècle : le pont de l'avenue d'Aire l'a écourtée et certains quartiers l'ont un peu amoindrie. Le projet du U-Turn constitue une opportunité pour repenser cette structure verte remarquable.

Connecter et planter des arbres

Le projet proposé prévoit d'arboriser généreusement les deux avenues. Sur l'avenue d'Aire, au niveau du futur giratoire, on arrive à reconstituer la contre-allée et à créer le deuxième alignement d'arbres, qui n'existe plus. Le projet renforce aussi l'arborisation du secteur T en prolongeant le cordon boisé jusqu'au niveau du giratoire. On arborise également le giratoire pour amener de l'ombre dans les zones d'arrêts de bus.

Zone de rencontre Jardins-du-Rhône

Ce projet est aussi une occasion d'améliorer et de tranquilliser la zone de rencontre du quartier Jardins-du-Rhône. Le trafic motorisé va y circuler de façon fluide mais surtout modérée. Cet espace va servir de connexion avec les Jardins-du-Rhône mais également avec le futur quartier Michée-Chauderon ainsi qu'avec la balade du bord du Rhône. La fontaine sera déplacée et amenée au centre de l'espace. Sur la projection visuelle (diapositive 14), on voit comment la fontaine prend tout son sens en devenant un point central, au carrefour entre la zone de rencontre, la contre-allée de l'avenue d'Aire et la traversée piétonne du giratoire.

Avenue de la Concorde

L'avenue de la Concorde aujourd'hui est une petite avenue mais avec une ambiance très routière, la circulation se fait pratiquement tout le long à double sens et laisse peu de place à la mobilité douce et aux piétons. L'objectif est de transformer l'axe en zone 20km/h et piétonne. L'aménagement proposé vise à raccorder l'avenue de la Concorde aux espaces qui l'entourent : la cité-jardin (avec son plan orthogonal), le secteur T (avec des courbes), la ferme Menut-Pellet et le parc Concorde (organique et végétal), et le rectiligne de l'avenue d'Aire. On arrive à un projet d'aménagement avec un dégradé d'ambiances et trois appellations : zone 20km/h, la "rue est à nous" et la "rue jardin".

Plantations et revêtements des sols

Il y a actuellement deux arbres sur l'avenue de la Concorde. Le projet présente une rue généreusement arborisée et végétalisée. Il est prévu de planter pas moins de 70 arbres sur les deux avenues. Ce seront des espèces diverses d'arbres, pour favoriser la biodiversité et pour l'intérêt esthétique. La qualité de vie sera très certainement augmentée avec un aménagement comme celui-là. Au pied des arbres, on a cherché à créer des fosses continues partout. Le pied des arbres est verdi : végétations tapissantes, plantations arbustives ou mélanges herbacés. Pour les zones de

promenade, pour la rue piétonne, la zone de mobilité douce et la zone de rencontre, il y aura de la récupération d'eaux pluviales intégrée. Dans tous les cas, on tente de récupérer les eaux pluviales au plus près de leur point de chute pour les reverser dans les zones plantées. Au niveau des revêtements, est proposé un béton désactivé très clair. Les chemins destinés à la flânerie seront en argilo-calcaire. On retrouvera aussi des surfaces en galets dans la zone de rencontre des Jardins-du-Rhône, formant des îles avec porosité, c'est-à-dire que le revêtement n'est pas imperméable. Enfin, dans la portion de la contre-allée qui sera reconstruite, il est prévu d'utiliser des galets de pierres naturelles afin de créer une continuité avec l'existant.

Mobilier urbain

Pour terminer, du mobilier urbain sera installé : bancs et épingles à vélo de la gamme de la Ville de Genève, ainsi que des bancs en galets qui s'intègrent très bien dans ce milieu urbain proche du Rhône. Il s'agira de les grouper par deux ou par trois, pour inviter à la convivialité.

4. Éclairage public

Diapositives 22 à 25 de la présentation

Isabelle Corten, du **bureau Radiance 35**, souligne l'importance de réfléchir aux quartiers de nuit : comment accompagner ces beaux projets d'aménagement, durant la nuit ? Car en hiver les quartiers sont dans l'obscurité entre 17h et 8h du matin : on utilise donc ces espaces publics, la moitié de l'année, dans le noir.

Priorité aux mobilités douces

L'éclairage public prévu dans le projet accompagne tout ce qui a été décrit jusqu'à présent avec le but d'apaiser et de donner le signal qu'on entre dans une zone à mobilité douce. L'éclairage proposé est donc très doux, pas trop uniforme, pour qu'on comprenne en pénétrant dans ces espaces qu'on est piétons et cyclistes et pas automobilistes. Les zones les plus éclairées sont les zones de mobilité piétonne et cycliste alors que la chaussée est en fait très peu éclairée. En effet, on considère aujourd'hui que les voitures ont leurs phares et que ça suffit. Toutefois, même si on éclaire peu les routes, les passages piétons sont largement éclairés pour être sécurisés.

Cet éclairage qui entend favoriser les mobilités douces est quelque chose de révolutionnaire, qui s'applique actuellement en Ville de Genève pour tous les projets. Il s'agit d'un éclairage bas, avec une température de couleur blanche. Ici et là, il y aura des touches d'éclairage un peu plus chaude, dans les tons ambre et rouge. Les images d'ambiance permettent de bien comprendre ce qui a été pensé pour ce projet. Ainsi, le soir en rentrant, la nuit en marchant ou le matin en partant on retrouvera ces ambiances accueillantes et chaleureuses.

5. Gestion différenciée des eaux

Diapositives 26 à 29 de la présentation

Loic Bourlet de la Vallée, du **bureau IDTech**, souligne que le but ici est de désimperméabiliser le plus possible les surfaces. D'un côté, les voies des véhicules et certains axes de circulation forment des surfaces imperméables. De l'autre, le fait de planter 70 arbres représente une grande surface à hydrater. C'est pourquoi des solutions sont envisagées dans le but de revaloriser le plus possible les eaux de surface pour les redistribuer et hydrater les espaces plantés.

L'avenue de la Concorde

Sur l'avenue de la Concorde, est prévu un système de gestion différenciée des eaux de surfaces qui alimentera ponctuellement les fosses d'arbres. Comme Ana Gamper le mentionnait, ces fosses doivent être les plus grandes et continues possibles, y compris des fosses traversant la chaussée pour permettre aux arbres d'échanger avec les arbres d'en face. Cela permet de n'avoir qu'un seul point de collecte des eaux de surfaces.

Au niveau du giratoire

Sur le giratoire, il y aura également beaucoup de plantations, y a compris au centre. C'est une zone avec beaucoup de surface et par conséquent beaucoup d'eaux de surfaces qui doivent être récupérées. On a donc prévu un espace complet en fosse continue sous le giratoire, englobant la zone de rencontre des Jardins du Rhône et le chemin d'accès au futur quartier Michée-Chauderon.

Avenue d'Aire

Le long de la chaussée où les arbres sont déjà plantés, on ne peut pas créer de fosses. Toutefois le même système s'appliquera avec une diffusion par bande drainante qui réhydratera indirectement et alimentera les arbres existants sans trop « chatouiller » leurs racines, ce qui n'est pas souhaitable.

Système de récupération

Les eaux de surface convergent vers les bouches d'évacuation des eaux, sous lesquelles se trouvera un système de «sac gouffre» avec une fonction d'épandage. Depuis ce «sac gouffre», un tuyau envoie les eaux vers les fosses plantées, mais en cas de surcharge des fosses, les eaux repartent par un autre tuyau vers le collecteur d'eau de pluie. Cela permet de valoriser un maximum les eaux de surface, d'hydrater en priorité et de manière passive la végétation et enfin de désengorger les collecteurs publics d'eaux pluviales.

Le même système s'applique sur l'avenue d'Aire où les bandes drainantes diffusent l'eau récupérée d'abord dans le sol et seulement en cas de surcharge, dans les collecteurs publics. Cela apporte un peu d'eau de surface dans ces espaces déjà plantés, difficilement accessibles.

5. Assainissement

Diapositives 30 à 32 de la présentation

Loïc Bourlet de la Vallée, du **bureau IDTech**, indique qu'actuellement, pour le chemin de l'Essor, le chemin des Sports et les Jardins du Rhône, l'assainissement (égouts) est conforme c'est-à-dire en eaux séparées (les eaux pluviales et les eaux usées sont évacuées séparément). Mais dans le secteur, il y a une prédominance d'assainissement en eaux mélangées : l'avenue Henri-Bordier, le futur secteur T, le futur quartier Michée-Chauderon. L'exutoire des eaux usées est donc, de fait, principalement utilisé pour des eaux mélangées. Il n'y a qu'une toute petite zone de récolte des eaux de surfaces, qui filent sous le Pont Butin. Le but est d'assainir tout ce bassin versant en eaux séparées.

Sur le site du secteur T, il existe un conflit car un collecteur d'eaux mélangées traverse actuellement la parcelle alors que des fondations doivent être creusées à cet endroit pour les futurs immeubles. L'idée est d'assainir via l'avenue de la Concorde, pour mettre l'avenue Henri-Bordier en eaux séparées. Le secteur T, quant à lui, se raccorderait sur le futur assainissement qui sera créé autour de la nouvelle bretelle. Et enfin, un autre collecteur sur la bretelle existante récupérera les eaux du futur quartier Michée-Chauderon. On peut voir ces différents systèmes sur les plans (diapositive 32).

6. Prochaines étapes

Nicolas Betty, chef de service ACGM, indique qu'à ce jour, les études très détaillées sont abouties et vont permettre de déposer une demande d'autorisation de construire auprès des instances cantonales à la fin de cette année voire au début de l'année prochaine. Pour le financement, une demande de crédit de travaux est en cours de préparation et doit être déposée auprès du Conseil municipal avant la fin de l'année 2024. Si on suit cette logique cela devrait permettre d'engager des travaux courant 2025, conjointement au développement du reste des infrastructures et notamment du secteur T.

7. Questions et réponses

Le public a été invité à réfléchir à quelques questions par groupe de 2 ou 3 et à les inscrire sur une fiche. Ces questions, nombreuses, ont ensuite été récoltées pour être posées en public. Le temps a toutefois manqué pour que toutes les questions puissent être relayées.

Les questions qui ont pu recevoir une réponse en public sont en gras dans les listes ci-dessous et les réponses données sont transcrites à la suite. D'autres questions ont reçu des explications durant les nombreuses discussions et échanges informels des participants avec les représentants de la Ville de Genève, les mandataires du projet et les partenaires du PDQ présents, durant la partie conviviale qui a suivi la clôture de la soirée. Il ne nous a pas été possible de garder trace de toutes ces explications.

Mobilité : l'avenue d'Aire

Questions récoltées durant la soirée

- **En quoi le projet fait diminuer le trafic alors que l'avenue d'Aire reste une voie pénétrante ?**
- Est-ce que des radars sont prévus pour faire respecter les zones 30km/h ?
- **La circulation des bus se fera-t-elle en site propre ?**
- **Avez-vous pensé à la solution d'un tram qui traverserait entre le Pont Butin et l'avenue de l'Ain ?**
- Comment est prévue la circulation vélo en venant de la ville jusqu'à la hauteur du futur quartier Michée-Chauderon ?
- **Les vélos et voitures ont-ils les mêmes priorités aux croisements et jonctions, ou la voiture est-elle priorisée ?**

Diminution du trafic

Thierry Messenger, directeur région Lac-Rhône, OCT : La réponse réside dans un autre projet cantonal important qui est celui du BHNS-GVZ (bus à haut niveau de service Genève-Vernier-Zimeysaver). Ce projet permet d'expliquer comment on passe de 13'000 à 8'000 véhicules par jour. Ce bus passera par la place des Charmilles et pour lui donner une grande priorité, il faudra supprimer un certain nombre de mouvements liés à un trafic de voitures qui ne font que passer. Soit ce trafic sera reporté sur d'autres modes de transport, on parle alors de report modal : cela signifie que certains usagers vont changer de mode de transport en passant de la voiture au bus ou aux mobilités actives parce que les aménagements vont dans ce sens. Soit on parle de report physique, cela concerne les personnes qui ne peuvent pas se passer de leur voiture, professionnellement ou personnellement, et qui emprunteront un autre chemin : la ceinture urbaine ou « le boulevard », qui sont ici incarnés par l'avenue de l'Ain, l'avenue du Pailly, et forment un itinéraire qui évite une entrée dans les quartiers.

Transports publics

Bureau Trafitec : L'objectif n'est pas de modifier toute la configuration de l'avenue d'Aire ni tout le système de fonctionnement en amont du carrefour Aire-Ain. À partir d'un moment les bus passeront en milieu de chaussée, et donc en site propre, pour venir s'arrêter au milieu du giratoire. Comme l'objectif est d'apaiser la circulation, on supprimera les deux feux existants, il n'y aura plus qu'une seule régulation. En attendant un réaménagement total de l'avenue d'Aire, à un moment, les bus rejoindront la circulation comme ils le font aujourd'hui. Plus de la moitié du tronçon est en site propre pour les TPG, dans les deux sens. Vers le carrefour du Furet où le trafic diminue considérablement, les bus pourront être remélangés au trafic automobile. Les services des TPG ont été concertés et sont d'accord avec cette solution. Au final, les bus seront en site propre en descendant vers Genève et en site mixte en remontant vers l'avenue de l'Ain.

Thierry Messenger, directeur région Lac-Rhône, OCT : Concernant le tram, une loi de 20 millions de francs a été votée par le Grand Conseil récemment. Elle prévoit des axes de tram tangentiels alors qu'aujourd'hui à Genève on a principalement des axes de tram radiaux c'est-à-dire qui vont du centre-ville vers l'extérieur. Il s'agit de travailler sur des axes de tram en périphérie pour décharger le centre. Dans ce crédit d'étude, il y a effectivement l'idée d'un axe de tram qui relierait l'aéroport aux alentours d'Onex. Aujourd'hui c'est le début des études et nous n'avons pas défini à ce stade où passerait ce tram. Le Pont Butin est un bon candidat mais il pourrait y avoir aussi un nouvel ouvrage ou autre chose, donc aujourd'hui ce n'est pas du tout décidé.

Mobilité douce et priorités

Bureau Trafitec : La question des priorités entre vélos et voitures concerne surtout les carrefours à feux. Il est prévu de réserver un sas de 2 ou 3 mètres devant les voitures pour que les vélos puissent partir avant les voitures, être ainsi mieux vus, éviter les problèmes d'angle mort pour plus de sécurité. Sur la chaussée, les cyclistes ont leur bande et, comme partout ailleurs, s'ils changent de voie, ils perdent la priorité et si un automobiliste change de voie, c'est lui qui perd la priorité.

Grâce à la réduction de la circulation de 13'000 à 8'000 véhicules par jour, une place considérable est gagnée pour favoriser les mobilités douces. Les vélos rapides auront la possibilité de rester en continu sur l'avenue d'Aire. Ceux qui souhaiteront circuler plus calmement, avec des enfants par exemple, pourront choisir de rester du côté de la contre-allée, sur la bande cyclable existante. On aura donc deux possibilités pour deux types de cyclistes : les cyclistes rapides ou en transit et ceux qui sont peut-être moins à l'aise sur la route ou plus tranquilles.

Finalement, sur la nouvelle bretelle (le long du secteur T), il y aura une voie cyclable, en site propre, délimitée par une bordure cyclable, qui permettra de rejoindre la voie cyclable de l'avenue de l'Ain. Sur tous les axes nous avons donné une très grande place à cette mobilité active, y compris sur cette bretelle d'insertion.

Mobilité : le U-Turn et le giratoire

Questions récoltées durant la soirée

- **Quelles mesures sont prises pour réduire le bruit routier au niveau de la bretelle de l'avenue d'Aire car aujourd'hui il dépasse les valeurs d'alerte légales (à 50km/h) ?**
- **Confirmez-vous que le trafic quotidien double (>5000 véhicules par jour) le long de la bretelle d'Aire, soit en face des futurs quartiers du secteur T et de Michée-Chauderon ?**
- **Comment sera régulée la circulation du U-Turn : feux ou "céder le passage" ?**
- **Le rond-point de l'Usine-à-Gaz va-t-il être impacté ?**
- Confirmez-vous que le projet routier a une emprise au sol équivalente à celle du secteur T ?
- Pourquoi avoir choisi de construire deux infrastructures routières – un rond-point et une bretelle – au lieu de faire un rond-point au croisement Aire-Pont Butin et supprimer la rampe, ce qui serait mieux pour les ± 1000 riverains futurs ?
- Est-il juste que le projet ne permet pas un tourner-à-gauche dans le chemin Michée-Chauderon et condamne ainsi les futurs 600 habitants de ce quartier à ne pas pouvoir rentrer directement chez eux en rentrant de Genève ?
- Comment circulent les piétons entre l'avenue d'Aire et le Lignon ?
- Si je viens en vélo du Lignon, comment puis-je rejoindre la ferme Menut-Pellet sans passer par le tunnel ?
- **Comment circulent les vélos depuis le Pont Butin pour aller en direction du Lignon ? Par le U-Turn ?**

Trafic, bruit et régulation

Bureau Trafitec : Le trafic sera forcément plus important en haut de l'avenue d'Aire, vers la bretelle. Des études de bruit seront menées pour les deux quartiers environnants : Concorde Secteur T et Michée-Chauderon. Les parois anti-bruit seront maintenues voire renforcées. Le bruit est une des raisons pour lesquelles une portion de la route passera à 30km/h. Vous pouvez être sûrs qu'aujourd'hui, il est impossible de construire un quartier si le bruit n'est pas conforme aux normes.

Autour du U-Turn tous les mouvements seront réglés par des feux qui servent aussi à s'assurer que le trafic souhaité des 8'000 véhicules n'augmente pas. À cela s'ajoute l'effet réducteur de trafic qu'aura le BHNS.

Le rond-point de l'Usine-à-Gaz restera identique à aujourd'hui et il n'y aura pas plus de circulation.

Mobilité douce

Bureau Trafitec : Il y a un projet du canton de Genève d'agrandir le passage sous voie existant qui permettra aux vélos venant du Pont Butin d'aller au Lignon. Ces vélos pourraient évidemment prendre le U-Turn mais ils pourront aussi, de manière plus apaisée, passer sous le viaduc, via la nouvelle place de la Concorde qui sera réalisée au carrefour entre l'avenue de la Concorde et la rue Henri-Golay, puis prendre le passage sous voie qui sera élargi, éclairé et sécurisé.

Mobilité : l'avenue de la Concorde

Questions récoltées durant la soirée

- **Quels sont les accès d'entrée et de sortie pour l'avenue Henri-Bordier ?**
- **Comment s'opère le rebroussement au bout de l'avenue Henri-Bordier si elle est mise en impasse ?**
- Y aura-t-il une entrée possible depuis l'avenue de la Concorde vers l'avenue Henri-Bordier, via un système de bornes rétractables par exemple ?
- Comment est prévu l'accès aux boxes (garages) et jardins du 10 au 24 de l'avenue Henri-Bordier ?
- Qu'en est-il du parking de la Villa Concorde ?
- Combien de places de parking disparaîtront ? Quelle compensation ?
- **Comment se fera la circulation dans la rue Henri-Golay et dans la rue Jean-Simonet ?**

Bureau Trafitec : La mise en impasse de l'avenue Henri-Bordier répond à une volonté d'éviter de mélanger le trafic des voitures avec le trafic lié aux mobilités douces et piétonnes. Ces mobilités douces circuleront en toute sécurité sur l'axe privilégié de l'avenue de la Concorde puis du passage sous l'avenue de l'Ain pour rejoindre les Libellules.

L'avenue Henri-Bordier et la rue Henri-Golay sont alimentées « en peigne » depuis la rue Camille-Martin. Ainsi on pourra atteindre n'importe quel lieu, mais ce ne sera plus en passant par l'avenue de la Concorde. La rue Henri-Golay sera fermée depuis le haut et la rue Camille-Martin, coupée en deux pour éviter les trafics de transit. La rue Camille-Martin deviendra bidirectionnelle sur certaines sections. Il y aura aussi un nouvel accès depuis l'avenue de l'Ain via la rue Jean-Simonet. L'objectif de tout cela est d'éviter le transit à l'intérieur du quartier en reportant le trafic sur les axes majeurs extérieurs au quartier.

Thierry Messenger, directeur région Lac-Rhône, OCT : La requalification de l'avenue de l'Ain est un projet cantonal car c'est une route cantonale. Il a fait l'objet d'un travail important en collaboration avec la commune de Vernier. Les mouvements via la rue Jean-Simonet seront réalisés prochainement puisque l'autorisation de construire a été déposée.

Aménagement et paysage

Questions récoltées durant la soirée

- Quel sera l'avenir des panneaux de publicité de l'avenue d'Aire ?
- Quelles seront les essences d'arbres choisies ?

Ces questions n'ont pas pu être posées en public.

Éclairage public

Questions récoltées durant la soirée

- Y-a-t-il des solutions d'éclairage à l'énergie solaire ?
- **Est-ce que les systèmes d'éclairage seront équipés de minuteurs ou de détecteurs de mouvement ?**
- L'éclairage dans la zone de rencontre des Jardins-du-Rhône sera-t-il suffisant ou y-a-t-il un risque qu'elle soit dans la pénombre ?

Bureau Radiance 35 : Il n'y aura pas de détection de présence mais bien une modulation de l'éclairage en fonction des temps de la nuit. Aujourd'hui on n'éclaire plus à 100 % toute la nuit afin de réduire la pollution lumineuse et la consommation d'énergie. Quant aux systèmes à détection de présence, ils ne sont pas recommandés pour des zones où il y a beaucoup de passage car les cellules de détection ne savent plus où donner de la tête. C'est alors contre-productif.

Assainissement

Questions récoltées durant la soirée

- Est-il possible de profiter des travaux pour l'assainissement afin d'amener le chauffage de l'usine des Cheneviers ?
- Y-aura-t-il des aménagements pour le chauffage thermique ?

Ces questions n'ont pas pu être posées en public.

Prochaines étapes

Questions récoltées durant la soirée

- Quel est le coût global de ce projet d'aménagement ?
- **Quelle est la durée approximative des travaux et comment se fera la circulation pendant ce temps ?**
- Comment est prévue la coordination entre les différents gros chantiers qui vont démarrer approximativement en même temps (secteur T, U-Turn, av. Aire, Michée-Chauderon, ...) ?

Bureau Trafitec : L'ensemble des travaux s'étend sur une période conséquente. Les chantiers vont se faire par étape avec une circulation garantie en tout temps. Concernant la durée des travaux, il n'est pas possible à l'heure actuelle de donner une durée tant que la définition de ces étapes n'est pas terminée. Par exemple, des discussions sont en cours en ce moment avec les transports publics pour que les dessertes soient garanties en tout temps. À certains moments les bus-trolley pourraient, par exemple, être remplacés par des navettes. Tous ces paramètres sont pris en compte et sont en train d'être affinés pour que les désagréments liés à ces travaux soient le moins perceptibles possibles pour les gens qui habitent ce quartier.

Nicolas Betty, chef de service de l'AGCM : On ne peut réellement pas donner un ordre de grandeur même approximatif aujourd'hui. Il y a de nombreuses conditions d'acceptabilité des

travaux et de réalisation qui doivent être prises en compte pour pouvoir obtenir des données précises. Il s'agit d'analyser finement comment vont s'articuler les travaux, comment plusieurs entreprises peuvent intervenir à plusieurs endroits en même temps, tout en maintenant les accessibilités et la vie du quartier. Aujourd'hui, nous sommes vraiment désolés mais c'est trop tôt pour répondre. Il ne s'agit pas d'une tentative d'esquive, nous viendrons volontiers donner ces informations lors d'une prochaine séance.

Conclusion

Ayant d'autres obligations après l'heure fixée pour la fin de la soirée, **Frédérique Perler** prend congé en remerciant pour toutes les questions très intéressantes et indique que, si toutes les réponses n'ont pas pu être données, elles pourront encore l'être dans les prochaines semaines.

Geneviève Herold Sifuentes clôt la partie formelle de la soirée à 20 heures. Au nom du Forum, elle remercie toutes les personnes présentes et invite les participant·e·s à poursuivre les questions et les échanges de manière informelle durant la verrée. Elle rappelle que le compte-rendu de la soirée sera publié dans les prochaines semaines sur le site web du Forum.

La soirée se termine vers 21 heures après la verrée et de nombreux échanges informels.