



Entre l'approbation du PDQ en 2013 et l'élaboration du projet présenté en octobre 2024, les habitant·e·s des quartiers alentours avaient exprimé plusieurs inquiétudes, que le Forum relayait dans le n° 11 du Journal de la Concorde, en été 2021 : « les habitant·e·s des quartiers voisins – Jardins du Rhône et Michée-Chauderon – expriment de fortes inquiétudes que les nuisances de circulation soient reportées au sud de l'avenue d'Aire, et que cette avenue devienne encore plus difficile à traverser pour les piétons et les vélos. » La présentation du projet, résumée dans ce numéro, a apporté quelques éléments de réponse à ces inquiétudes.

SOIRÉE PUBLIQUE

Transformer une jonction d'autoroute en espace de mobilité active

Le 14 octobre 2024 à l'école des Ouches, le Forum 1203 a organisé une soirée publique avec la Ville de Genève, qui a présenté le projet de U-Turn – demi-tour de rebroussement – et de carrefour sur l'avenue d'Aire, avec le réaménagement de l'avenue de la Concorde.

La Ville de Genève était représentée par Madame Frédérique Perler, conseillère administrative en charge du Département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité. Elle était accompagnée des responsables du pilotage de ce projet au service de l'aménagement, du génie-civil et de la mobilité (AGCM). Le projet a été présenté en détail par les mandataires, c'est-à-dire les différents spécialistes qui l'ont développé : ingénieurs civils et en mobilité, architectes paysagistes, éclairagiste. Étaient également présents des représentants de l'Office cantonal des transports et de l'Office d'urbanisme du canton, qui coordonne l'ensemble du PDQ Concorde, ainsi que de la Fondation HBM Émile-Dupont.

Déroulement de la soirée

Le public a rassemblé environ 90 personnes des quartiers alentours : Ouches et Concorde, mais aussi Michée-Chauderon, Jardins-du-Rhône, Eidguenots, et quelques personnes venues des Libellules. Après les présentations des différents intervenants, les participants ont réfléchi durant un moment, par groupe de 2 ou 3, à quelques questions et à les inscrire sur une fiche. Ces questions, nombreuses, ont ensuite été récoltées pour être posées en public.

Le temps a manqué pour que toutes les questions puissent être relayées durant la partie formelle de la soirée, qui s'est



Avenue de l'Ain et avenue d'Aire - vue aérienne, juin 2023

terminée à 20h. Mais pendant la partie conviviale qui a suivi jusque vers 21h, d'autres questions ont reçu des explications au cours des nombreuses discussions et échanges informels des participants avec les représentants de la Ville de Genève, les mandataires du projet et les partenaires présents.

Un peu d'histoire...

Dans son introduction en début de soirée, Frédérique Perler a rappelé l'histoire de l'avenue de l'Ain, qui a été construite au début des années 1970 en lien avec le développement autoroutier. En effet, l'autoroute Lausanne-Genève (la première inaugurée en Suisse en 1964) se divisait déjà en deux branches à l'échangeur du Vengeron, mais de ce côté, elle n'allait pas plus loin que l'aéroport. Pour continuer leur route, les voitures empruntaient alors l'avenue du Pailly, l'avenue de l'Ain, la route du pont Butin, puis l'avenue des Communes-Réunies jusqu'aux Palettes. Cet itinéraire a donc servi de quasi-autoroute pendant près de 30 ans, jusqu'à la mise en service de l'autoroute de contournement en 1997.

Dans les années 1990, pour assurer la fluidité de la circulation, cette quasi-autoroute a été aménagée avec de nombreux dénivelés, croisements à deux étages, etc. Dans les environs de la Concorde, le viaduc de l'Écu et le pont de l'avenue d'Aire en sont de bons exemples. Pour relier les étages dans les jonctions autoroutières, il faut des bretelles. À l'avenue d'Aire, deux rues résidentielles jouent ce rôle : l'avenue de la Concorde et le chemin Désiré. Frédérique Perler a conclu que, pour la Ville de Genève, ce projet de U-Turn fait sens en permettant de « réparer une petite aberration urbanistique » tout en créant dans des rues de quartier un cadre plus agréable et arboré.

Un projet de mobilité, mais pas seulement

Si la mobilité est la colonne vertébrale de ce projet, il doit s'intégrer au développement des futurs quartiers de Michée-Chauderon et du secteur T, et comporte aussi une dimension paysagère forte, une nouvelle approche de l'éclairage public, des solutions pour la gestion différenciée des eaux de surface, ainsi que la mise aux normes de l'assainissement existant.



Le public de la soirée du 14 octobre 2024



Plus d'informations sur la soirée public du 14 octobre 2024 sur forum1203.ch/-Ecoquartier-Concorde

PRÉSENTATION DU PROJET DE U-TURN

Plus de place pour les piétons et les vélos

Le projet prévoit une circulation automobile pacifiée et des espaces à l'avantage de la mobilité douce. Résumé des changements en trois points - avenue d'Aire, U-Turn et giratoire, avenue de la Concorde - et sur la carte de la page suivante.

L'avenue d'Aire



L'avenue d'Aire : quatre voies et une contre-allée

Aujourd'hui, l'avenue d'Aire est un axe de circulation rapide à quatre voies, où circulent 13'000 véhicules par jour. Dans le futur, ce chiffre baissera à 8'000 véhicules par jour, soit une diminution de près de 40 %. Ceci permettra de passer à une voie dans chaque sens et de récupérer beaucoup de place, au bénéfice des cyclistes. Avec une voie cyclable de plus de 2 mètres de large de chaque côté de l'avenue, les cyclistes les plus rapides n'auront plus besoin de rejoindre la contre-allée, où de nombreux conflits d'usage existent avec les piétons. Cet avantage pour les cyclistes rapides sera aussi un gage de sécurité pour les piétons et les cyclistes plus tranquilles sur la contre-allée.

La vitesse maximale autorisée pour les voitures pourra également diminuer, jusqu'à 30km/h. Dans certaines parties, les vitesses seront adaptées différemment la nuit (30km/h) et le jour (50km/h). La limite à 30km/h répond aux préoccupations liées au bruit routier. Réduire le nombre de voies de circulation permettra aussi de mettre en place des tourner-à gauche directs pour les accès aux quartiers des Eidguenots et des Jardins-du-Rhône en venant de Genève.

Enfin les traversées piétonnes pourront être multipliées entre les deux côtés de l'avenue d'Aire : en plus des passages piétons existants, une traversée supplémentaire sera ajoutée sur le tronçon entre le chemin des Sports et la rue Camille-Martin. Une dernière traversée sera créée entre la rue Camille-Martin et le carrefour du Furet.



L'avenue de la Concorde

Le U-Turn et le giratoire

La bretelle actuelle à deux voies restera, de l'avenue de l'Ain vers l'avenue d'Aire. Avec 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 et les autres peuvent repartir en arrière sur le pont par le U-Turn : ces deux mouvements pourront se faire en même temps.

Au carrefour avec le chemin des Sports et l'avenue de la Concorde, les deux feux de signalisation actuels seront remplacés par un rond-point de forme allongée (similaire au croisement de la route du Pont Butin et la route de Chancy).

Ce giratoire allongé permettra de desservir le chemin des Sports, l'avenue de la Concorde ainsi que la zone de rencontre devant les Jardins-du-Rhône. Cette zone qui est actuellement mal aménagée sera étendue, sécurisée et revalorisée de manière paysagère.



Carrefour de l'avenue d'Aire, du chemin des Sports et de l'avenue de la Concorde

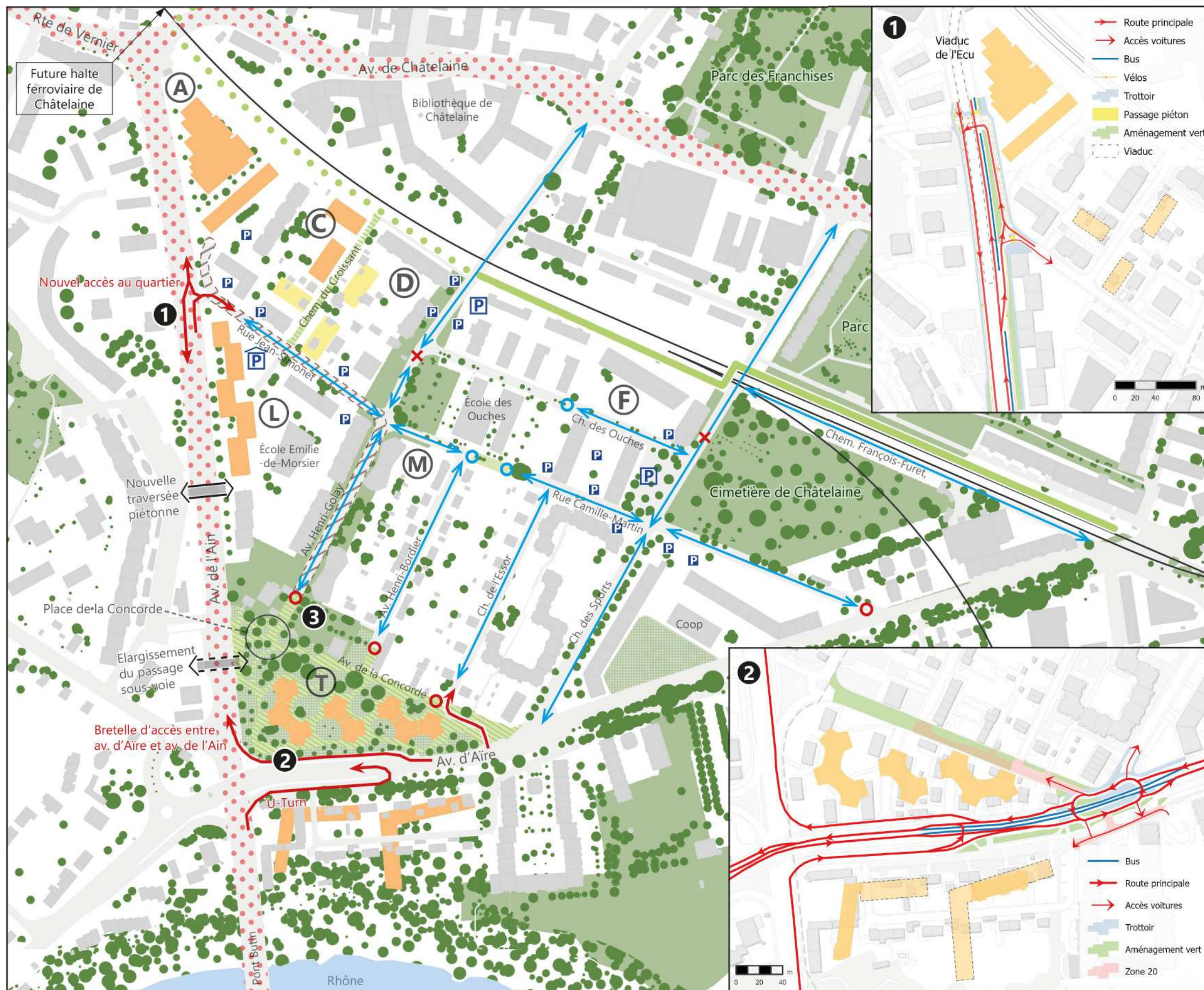
Deux lignes de bus empruntent l'avenue d'Aire, avec des cadences assez élevées : un bus toutes les 2 minutes environ. Dans le projet, les bus seront amenés au centre de la chaussée et auront la priorité pour rentrer au centre du giratoire. Les arrêts sont prévus à cet endroit, sur des quais respectant toutes les normes, notamment pour les personnes à mobilité réduite. Des traversées piétonnes du giratoire permettront l'accès à ces arrêts.

L'avenue de la Concorde

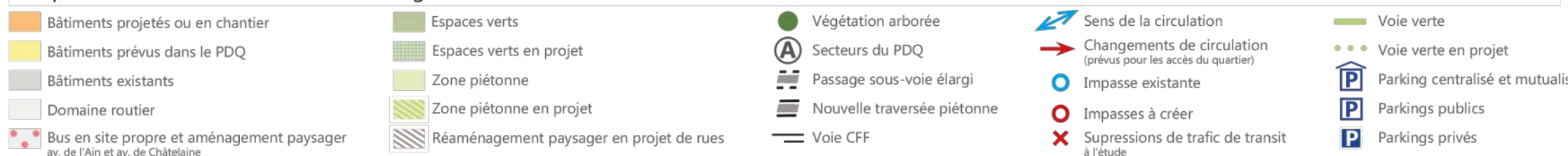
Côté Concorde, certaines rues sont destinées à devenir des impasses : Henri-Bordier, Henri-Golay, Concorde. L'avenue Henri-Bordier et le chemin de l'Essor resteront accessibles par la rue Camille-Martin. On pourra aller jusqu'au bout des rues pour se rendre chez soi et ensuite repartir comme on est venu. Il y aura une possibilité de passer d'un chemin à l'autre par exemple pour les livraisons, les secours ou la levée des ordures par la voirie. Ces chemins seront gérés par des signalisations et des bornes amovibles, avec un accès limité.



Compte-rendu complet de la soirée et diaporama de la présentation sur : forum1203.ch/-Ecoquartier-Concorde



Écoquartier Concorde - Plan de mobilité générale



Mise en œuvre du schéma de mobilité du PDQ Concorde

1 Avenue de l'Ain

- Création d'un U-Turn sous le viaduc de l'Écu
- Création d'une nouvelle entrée dans le quartier par la rue Jean-Simonet

Autorisation de construire en force, ouverture du chantier 1er semestre 2025

2 Avenue d'Aire

- Création d'une bretelle Aire > Ain et d'un U-Turn Ain > Aire/ Lignon

Étude en cours par la Ville de Genève

3 Fermeture du rond-point de la Concorde

- Réaménagement en zone 20km/h et mises en impasses de l'avenue Henri-Golay & de l'avenue Henri-Bordier afin de créer un espace vert au lieu du rond-point de la Concorde et d'agrandir le passage sous-voie.

Étude en cours par l'État, la Ville de Genève et la Ville de Vernier

Rue Jean-Simonet et avenue Henri-Golay sud

- Réaménagement des rues avec petites places et espaces verts – suppression de places de stationnement en surface

Étude en cours par la Ville de Vernier

Avenue Henri-Golay nord

- A la hauteur de l'école des Ouches : suppression de la circulation de transit à l'étude
- Entre chemin des Ouches et voie verte : création d'une place dans le cadre du réaménagement de l'avenue

Étude en cours par la Ville de Vernier

Rue Camille-Martin

- Entre le chemin de l'Essor et l'avenue Henri-Bordier : zone piétonne depuis janvier 2022
- Au carrefour avec l'avenue d'Aire : impasse prévue dans le PDQ Concorde, nouvel accès aux Eidguenots à étudier

Chemin des Sports

- A la hauteur du cimetière : suppression de la circulation de transit à l'étude
- Entre chemin des Ouches et rue Camille-Martin : aménagement d'un espace vert prévu dans le PDQ Concorde

Au programme : plantations, éclairage et récupération de l'eau

Le projet du U-Turn est une occasion de renforcer les «trames vertes» dans les environs – c'est-à-dire les endroits où la végétation est continue. L'éclairage public et la gestion des eaux de pluie accompagnent ces transformations.

Aménagement paysager

Le futur secteur T prévoit un cordon boisé le long de la nouvelle bretelle. Et sur l'avenue d'Aire elle-même, le double alignement d'arbres magnifiques de la contre-allée est une promenade assez unique à Genève. C'est aussi une route historique qui date de l'époque de Rousseau : elle est encore très bien préservée mais a subi quelques bouleversements au milieu du 20e siècle. Au niveau du futur giratoire et de la zone de rencontre des Jardins-du-Rhône, le projet prévoit de reconstituer la contre-allée et de recréer le deuxième alignement d'arbres. Le projet prolonge aussi le cordon boisé du secteur T jusqu'au giratoire, en particulier pour ombrager les zones d'arrêts de bus.



Avenue d'Aire : le double alignement de grands arbres

L'avenue de la Concorde a aujourd'hui 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. Il n'y a que deux arbres sur cette avenue. L'objectif est de transformer cette rue en zone 20km/h et piétonne, généreusement arborisée et végétalisée. Le projet prévoit de planter pas moins de 70 arbres de diverses espèces sur les deux avenues. Au pied des arbres, il est prévu de créer des fosses de plantations continues partout, avec de la végétation basse.

La zone de rencontre devant les Jardins-

du-Rhône sera améliorée. Les voitures vont y circuler de façon fluide mais modérée. La fontaine sera déplacée, pour devenir un point central entre cette zone de rencontre, la contre-allée de l'avenue d'Aire et la traversée piétonne du giratoire.



La zone de rencontre des Jardins-du-Rhône

Éclairage

L'éclairage public proposé vise à donner le signal qu'on entre dans une zone à mobilité douce : c'est un éclairage 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 seront les zones de mobilité douce alors que la chaussée est très peu éclairée. On considère en effet aujourd'hui que les voitures ont leurs phares et que ça suffit. Toutefois, les passages piétons restent largement éclairés pour être sécurisés.

Eaux de surface et égouts

Le but du projet est de désimperméabiliser le plus possible les surfaces et de revaloriser les eaux pluviales pour hydrater les espaces plantés. D'un côté les axes de circulation des véhicules forment des surfaces imperméables, mais de l'autre il faut de l'eau pour les arbres existants et plantés. A l'avenue de la Concorde d'une part et sous le giratoire d'autre part, les nouvelles fosses de plantation des arbres

seront les plus grandes et continues possibles, y compris en traversant la chaussée pour permettre aux arbres d'échanger avec les arbres d'en face (zone de rencontre des Jardins du Rhône et chemin d'accès à Michée-Chauderon).

Pour être récupérées, les eaux de surface convergent vers les bouches d'évacuation, sous lesquelles se trouvera un système de réservoir et de tuyaux qui permet de valoriser au maximum les eaux de pluie. Ce système dirige l'eau d'abord vers les fosses plantées, puis vers les collecteurs publics d'eaux pluviales seulement si les fosses plantées ont trop d'eau.



Une bouche d'évacuation des eaux de pluie à l'avenue de la Concorde

Finalement, sur une grande partie du périmètre, le système d'assainissement (égouts) doit être mis aux normes, pour évacuer séparément les eaux pluviales et les eaux usées. En effet actuellement, pour l'avenue Henri-Bordier, le secteur T et Michée-Chauderon, les eaux usées sont évacuées avec les eaux de pluie, par un collecteur qui traverse le secteur T. Le projet vise à assainir en eaux séparées l'avenue Henri-Bordier via l'avenue de la Concorde. Le secteur T se raccorderait sur le futur assainissement autour de la nouvelle bretelle. Et enfin, un autre collecteur sur la bretelle existante récupérera les eaux du futur quartier Michée-Chauderon.



Des précisions pour mieux comprendre le projet

Le public de la soirée avait de très nombreuses questions, notamment sur la mobilité : bruit routier, priorités, prochaines étapes. Sont résumées ici les réponses les plus importantes pour comprendre les changements prévus. Le compte-rendu en ligne contient les réponses complètes.

En quoi le projet fait diminuer le trafic alors que l'avenue d'Aire reste une voie pénétrante ?

C'est le projet cantonal du BHNS-GVZ (bus à haut niveau de service Genève-Vernier-Zimeysaver) qui permet d'expliquer comment on passe de 13'000 à 8'000 véhicules par jour à l'avenue d'Aire. 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 la ceinture urbaine, en évitant d'entrer dans les quartiers.



A l'extrémité de l'avenue d'Aire, vers la place des Charmilles

Les vélos et voitures ont-ils les mêmes priorités aux croisements, ou la voiture est-elle priorisée ?

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, pour plus de sécurité. Sur la chaussée, les cyclistes ont leur bande et, comme partout, s'ils changent de voie, ils perdent la priorité et si un automobiliste change de voie, c'est lui qui perd la priorité.



La piste cyclable existante de la contre-allée

La diminution de la circulation permet de gagner de la place : les vélos rapides pourront 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 plus tranquilles.

Quelles mesures sont prises pour réduire le bruit routier au niveau de la bretelle de l'avenue d'Aire ?

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 : 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. 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.



La bretelle de l'avenue de l'Ain vers l'avenue d'Aire

Quelle est la durée approximative des travaux et comment se fera la circulation pendant ce temps ?

A ce stade, les études très détaillées vont permettre de déposer une demande d'autorisation de construire d'ici au début 2025. En parallèle, la demande de financement auprès du Conseil municipal de la Ville de Genève est en cours. Pour la planification des travaux, il n'est pas possible à ce jour de donner des informations car de nombreuses conditions de réalisation doivent encore être précisées. Par exemple, comment plusieurs entreprises peuvent intervenir à plusieurs endroits en même temps, tout en maintenant les accessibilités et la vie du quartier ? Des discussions sont aussi en cours avec les transports publics pour que les dessertes des bus soient garanties en tout temps. La Ville de Genève reviendra donner des informations quand elles seront disponibles.



L'arrêt Concorde des transports publics

BRÈVE

Concorde espace culture : le chantier avance

Le 19 septembre 2024 sur le chantier de la pointe nord du quartier, la Fodac célébrait la cérémonie de la pose de la première pierre du centre culturel «Concorde espace culture».

Une occasion pour les autorités verniolanes et cantonales, la Fodac elle-même, les architectes et l'entreprise en charge du chantier, de mesurer le chemin parcouru en plus de 10 ans.

Les travaux avancent maintenant comme prévus et les bâtiments montent à grande vitesse, car Concorde espace culture doit être terminé dans moins de deux ans, pour ouvrir sa première saison culturelle à la fin de l'été 2026.



Vue du chantier en septembre 2024



Les autorités de Vernier lors de la cérémonie de pose de la première pierre



Vue du chantier à mi-décembre 2024

JOURNAL D'INFO CHANTIERS CONCORDE

Forum Démocratie participative p/a MQSJ, ch. François-Furet 8, 1203 Genève | www.forum1203.ch | **Comité de rédaction** comité Forum 1203 |

Rédaction Geneviève Herold Sifuentes, Louise Goffin | **Mise en page** Noémie | **Plan du quartier** Alain Dubois | © **photo** Forum1203 |

Maquette Jonathan Lupianez | **Parution** décembre 2024 | **Imprimeur** Moléson | **Imprimé** papier recyclé 2'200 ex. | **Partenaires**