
Rapport de la commission du génie civil et des équipements du 19 juin 2024

Rapporteur : Gilles-Olivier BRON

DA 363 - 24.06 CRÉDIT DE RÉALISATION DE CHF 5'000'000.00 TTC DESTINÉ AU RÉAMÉNAGEMENT DES CHEMINS HENRI-DE-BUREN, CHÂTEAU-BLOCH ET DE LA ROUTE DE L'USINE-À-GAZ

En préambule, M. BUSCHBECK, Conseiller administratif, rappelle ce qu'il avait déjà annoncé lors de la séance de la commission du 19 mars dernier (traitement du dépassement de crédit sur la DA 193 - 22.06). Tenant compte du souhait exprimé par des commissaires d'optimiser le stationnement dans la zone, le Conseil administratif propose l'installation d'horodateurs pour compenser la réduction du nombre de places de parc sur le chemin Henri-de-Buren. Cela devrait favoriser la rotation des véhicules stationnés et permettre ainsi aux artisans et autres professionnels devant intervenir chez des particuliers de stationner à proximité.

M. DUMONT, ingénieur civil - chef de projets au Service de l'aménagement, présente ensuite les points principaux de la DA 363 – 24.06. Dans le cadre du réaménagement de la parcelle Actaris, diverses cessions foncières sont prévues au domaine public communal aux alentours. Cela permettra d'assurer la continuité des itinéraires de mobilité douce entre le quartier de la Concorde et celui de la Coupe-Gordon-Bennett notamment, et le respect de la loi L 1 07 (Loi sur l'arborisation, la végétalisation, la mobilité douce et les transports publics – LAVMT) entrée en vigueur le 3 avril 2024. Le régime de vitesse dans le secteur sera revu, tel que cela a été expliqué lors de la commission du 19 mars 2024 (cf. le rapport d'information sur la DA 193 - 22.09).

Concernant la matérialité prévue :

- Pour les itinéraires en mode doux : enrobé de couleur claire ;
- Pour les entrées Actaris et les places de parc : pavés béton filtrants (permettant l'infiltration des eaux de ruissellement), avec végétalisation incluse aux alentours ;
- Pour la zone 20km/h sur le chemin Henri-de-Buren : enrobés qualitatifs ;
- Pour la route de l'Usine-à-Gaz et le chemin de Château-Bloch : béton balayé ;
- Pour les stationnements des vélos : mélange gravier/gazon et végétalisation accrue pour assurer la continuité avec le reste du projet.

Dans le détail, cela implique le déplacement de l'arrêt de bus « SIG Lignon » en direction du centre-ville et son adaptation aux normes de la LHand (de même que celui dans le sens inverse et ceux de l'arrêt « Usine-à-Gaz »), et un réalignement de la totalité du tronçon sur le chemin de Château-Bloch. Par ailleurs, l'espace mixte piétons/cycles d'une largeur de 5 m, déjà en vigueur dans le quartier de Gordon-Bennett, sera prolongé jusqu'à la route de l'Usine-à-Gaz.

La problématique de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) au futur immeuble. Cela implique un trottoir fortement rehaussé côté Jura par rapport à la route elle-même : la création d'une bande végétalisée de 3 m de large a ainsi la double vocation de récupérer les eaux de pluie et de faire talus. Côté Salève, ce sont des contraintes liées à l'accessibilité des pompiers qui ont dicté l'implantation de la végétation. Le chemin Henri-De-Buren sera en zone 20 km/h (zone de rencontre). Il sera en sens unique, sauf une partie à double-sens pour l'accès au parking souterrain de l'immeuble depuis la route de l'Usine-à-Gaz.

Pour la route de l'Usine-à-Gaz elle-même, la traversée piétonne sera déplacée et rendra plus direct l'accès à l'école des Libellules. Sur ce tronçon, le flux piétons/cycles sera différencié jusqu'au giratoire de l'avenue de l'Ain ; les premiers bénéficieront d'un trottoir de 2 m de large, et les seconds d'une piste cyclable bidirectionnelle.

Concernant la fin du chantier, elle est prévue pour avril 2026 (la fin des plantations étant agendée pour l'automne 2026). M. DUMONT rappelle qu'il n'y a pas de travaux d'assainissements, puisqu'ils ont été anticipés.

Après cette présentation, on passe aux questions et remarques des commissaires.

Un commissaire (UDC) s'inquiète de l'éventuelle stagnation d'eau dans les fosses de Stockholm qui favoriserait le développement du moustique tigre. M. DUMONT répond que, au contraire, le projet lutte contre ce phénomène par la suppression de nombreuses grilles d'écoulement au profit d'une infiltration directe de l'eau dans le sol. De plus, au vu de la géologie des sols à Genève (terrain argileux), les « fosses de Stockholm » à la genevoise sont dotées de surverses qui minimisent la stagnation de l'eau dans celles-ci. M. BUSCHBECK complète en précisant que le moustique tigre survit mieux en milieu artificiel qu'en milieu naturel. Or, à Genève, on a longtemps créé des décanteurs pour récupérer les eaux de ruissellement et les particules qu'elles charriaient, qui sont de fait des structures plus favorables à ces moustiques « urbains ».

Un commissaire (VERT.E.S) demande si le bus 51 n'aura pas un problème à l'arrêt « Usine-à-Gaz ». Réponse est fournie que c'est l'une des raisons du réaménagement de cet arrêt.

Sur la même problématique, un commissaire (PLR) a toujours un doute sur le croisement optimal entre les bus articulés dans le « S » entre la crèche SIG et la parcelle Actaris, en se référant à ce qui se produit à la route de Vernier. Par ailleurs, il n'est pas complètement convaincu par l'abaissement de la vitesse au chemin Château-Bloch, vu l'aménagement envisagé d'une piste cyclable à l'écart de la chaussée.

Une commissaire (SOC) apprécie vraiment ce projet qui transforme une zone industrielle en zone résidentielle. M. BUSCHBECK explique que la réalisation d'un itinéraire de mobilité douce entre le pont des Délices et Le Lignon est au cœur du projet. Après la réalisation de celui-ci, il ne manquera que deux maillons pour achever le parcours, de compétence du Canton et de la Ville de Genève. La LAVMT (L 1 07) est par ailleurs contraignante, imposant aux communes de plus de 10'000 habitants de transformer 8% de la voirie au bénéfice de la végétalisation et de la mobilité douce.

Un commissaire (VERT.E.S) s'inquiète du profil de la piste cyclable et des priorités entre celle-ci et les routes croisées. M. DUMONT répond que ce seront principalement des trottoirs traversants, mais que lorsque la piste cyclable est interrompue les cyclistes perdent en effet la priorité. Concernant l'effet « montagnes russes », il sera quasi nul sur la nouvelle partie, et il faudra faire avec sur les tronçons plus anciens. Les recommandations cantonales font faire les transitions entre la piste cyclable et le carrefour routier sur une distance d'un mètre, là où Vernier les réalise sur deux mètres.

Pour conclure, un commissaire (SOC) déclare qu'il a lu à plusieurs reprises dans la DA que la traversée piétonne n'est pas aux normes et estime donc qu'il n'y a pas d'autres choix que de régler ce problème. Il attire l'attention sur l'enrobage à fort albedo, qui pourrait accentuer la réflexion des rayons lumineux.

VOTE :

La DA 363 – 24.06, Crédit de réalisation de CHF 5'000'000.00 TTC destiné au réaménagement des chemin Henri-De-BUREN, Château-Bloch et de la route de l'Usine-à-Gaz, est acceptée par 8 OUI (3 SOC, 2 VERTS, 1 MCG, 1 PLR, 1 ALTERNATIVE) et 1 NON (1 UDC).