

18 février 2009

Proposition du Conseil administratif du 18 février 2009 en vue de l'ouverture d'un crédit de 815 000 francs pour l'étude des mesures de circulation et du projet d'aménagement urbain dans le secteur de Sécheron Nord: avenue de la Paix et chemin Eugène-Rigot.

Mesdames et Messieurs les conseillers,

Préambule

Les terrains des Nations Unies et le secteur de Sécheron situés entre l'avenue de la Paix, la rue de Lausanne, l'avenue de France et le chemin Rigot sont l'objet de nombreux projets immobiliers pour des entreprises, des équipements publics et des organisations internationales.

De multiples opérations de construction et d'aménagement s'échelonneront durant la prochaine décennie. Il s'agit d'un nouveau quartier en mutation. L'Etat a autorisé la construction de nombreux parkings dans cet espace. Au total, ce sont plus de 2300 places de stationnement qui seront en service dans la poche Sécheron à l'horizon 2020.

La Ville de Genève, à travers les diverses demandes d'autorisations de construire (Seron et Pharmacie Principale), a toujours alerté le Canton et les requérants au sujet du trop grand nombre de places de stationnement demandés au regard de la capacité des réseaux routiers alentour. C'est pourquoi, à chaque fois, elle a demandé la mise en œuvre de plans de mobilité d'entreprise. Toutefois, ces démarches n'ont pas permis de réductions massives de ce nombre de places.

Dans le cadre de l'enquête technique concernant le plan directeur de quartier de Sécheron en août 2008, la Ville a spécifié que le nombre de niveaux de sous-sol sous la parcelle de l'Etat devrait être limité à trois niveaux. Elle a aussi insisté pour que le plan directeur de quartier contienne les mentions suivantes: Organisation mondiale du commerce (OMC) 400 places au maximum et parcelle de l'Etat 160 places au maximum.

Ainsi, un P+R de 400 places (prévu initialement de 800 places) sera construit conformément aux demandes de la Confédération dans le cadre de la construction de la ligne de tramway Cornavin-Nations. En lien avec le projet de modification des limites de zones de construction N° 29689-222, l'Etat de Genève souhaite construire un immeuble d'activités et un parking de 160 places sur la parcelle 4491 lui appartenant et située le long des voies ferrées. Un parking de 400 places destiné aux employés de l'OMC sera également construit sur cette

parcelle, conformément à l'accord de siège signé le 12 juin 1995 par la Confédération.

L'avenue de la Paix, sur son tronçon entre les places Albert-Thomas et des Nations, est une des voies de raccordement entre la desserte principale des quais, les communes voisines et les organisations internationales. C'est également par l'avenue de la Paix que se fera l'accès au P+R, au parking de l'OMC et au parking du bâtiment d'activités.

Aujourd'hui, on constate donc que la densification en cours dans le secteur aura des conséquences en termes de trafic sur l'avenue de la Paix. Les scénarios d'évolution du trafic à l'horizon 2020 montrent en effet une forte augmentation de ce dernier. Avec les charges de trafic supplémentaires aux heures de pointe à destination et en provenance des nouveaux parkings, la Ville de Genève se voit contrainte de réaménager l'avenue de la Paix pour assurer la progression des transports publics et sécuriser les cheminements pour les mobilités douces, tout en assurant l'accessibilité des parkings.

Dès lors, et sans toutefois revenir à un projet aussi ambitieux que celui qui avait été étudié en 2006 (PR-409 du 20 avril 2005 en vue de l'ouverture d'un crédit de 11 716 000 francs destiné au réaménagement et à divers travaux à l'avenue de la Paix, refusée par le Conseil municipal le 13 novembre 2006), il convient de réétudier l'aménagement de l'avenue de la Paix et les carrefours qui lui sont rattachés en vue de chiffrer le coût des aménagements à réaliser pour répondre à ces nouveaux besoins.

Exposé des motifs

En 2000, lors de la restructuration de la ligne 1, il a été décidé de prolonger la ligne depuis la place Albert-Thomas vers la place des Nations. Vu le développement du quartier de Sécheron et plus particulièrement de la poche délimitée par l'avenue de la Paix, la rue de Lausanne et les voies CFF, il a été décidé de faire un projet spécifique pour l'avenue de la Paix. Le groupe constitué des mandataires Brodbeck-Roulet SA, SD Ingénierie SA et Citec Ingénieurs-Conseils, a élaboré un projet qui a fait l'objet d'une requête en autorisation de construire DD 99498 déposée le 10 novembre 2004 et d'une demande de crédit PR-409 d'un montant de 11 716 000 francs qui a été introduite au Conseil municipal de la Ville de Genève le 20 avril 2005, destiné:

- pour un montant de 6 506 000 francs au réaménagement de l'avenue de la Paix, entre les places Albert-Thomas et des Nations;
- pour un montant net de 2 632 000 francs à la réalisation du réseau public d'assainissement de l'avenue de la Paix, déduction faite de la participation de

l'Etat de Genève de 231 000 francs représentant la part de subvention cantonale au réseau d'assainissement de la Ville de Genève, soit un montant brut de 2 863 000 francs;

- pour un montant net de 2 578 000 francs pour la reconstruction du tablier ainsi que du renforcement et réhabilitation des culées du passage supérieur de l'avenue de la Paix, déduction faite de la participation des Chemins de fer fédéraux de 485 000 francs représentant la quote-part leur revenant en fonction de la convention existante, soit un montant brut de 3 063 000 francs, soit un montant brut total de 12 432 000 francs.

Le 13 novembre 2006, le Conseil municipal refusait à l'unanimité les trois arrêtés.

Le Conseil municipal avait alors estimé, d'une part, ne pas avoir à supporter les coûts de renforcement du pont pour les convois exceptionnels (itinéraire des convois de classe 1) d'un montant de 1,5 million de francs et, d'autre part, n'était pas satisfait de la qualité des aménagements cyclables proposés au long de l'avenue en regard des montants à engager.

En ce qui concerne l'instruction de la requête en autorisation de construire, comme une nouvelle coordination de ce secteur a été lancée entre l'Etat de Genève, la Ville de Genève, la Fondation des terrains industriels (FTI) et la Fondation des parkings, il a été décidé d'annuler la requête en autorisation de construire pour la surface, mais de la garder pour les collecteurs. L'autorisation de construire DD 99498 pour les collecteurs a été délivrée le 14 mars 2008.

De l'étude engagée par le groupe mandataire en 2006, restent valides toutes les études des collecteurs, tous les relevés de géomètre. En revanche, le projet urbain, tant au niveau des aménagements que du génie civil, doit être repris en tenant compte des dernières études de circulation qui sont en cours de finalisation.

Le montant des honoraires inscrits dans la présente demande de crédit comprend les prestations jusqu'à la mise en soumission du projet. En revanche, aucun montant n'est prévu pour le passage supérieur de l'avenue de la Paix, que ce soit pour son entretien ou pour le renforcement de sa capacité portante qui n'est pas compris dans le périmètre d'étude, conformément au souhait du Conseil municipal.

En ce qui concerne le chemin Eugène-Rigot, il a été décidé d'attendre les résultats du concours de la Maison de la paix, afin de connaître les contraintes d'aménagement du chemin liées à ce projet.

En revanche, un projet de reconstruction du réseau public d'assainissement a été élaboré. Il a fait l'objet d'une requête en autorisation de construire

DD 102011-6 qui a été délivrée le 26 août 2008 et d'une demande de crédit PR-631 d'un montant net de 1 319 000 francs déposée au Conseil municipal de la Ville de Genève le 16 septembre 2008 et qui est en cours de traitement par celui-ci. Dès l'obtention du crédit, les travaux seront réalisés.

Organisation des circulations sur l'avenue de la Paix

Au terme de sa densification, la poche de Sécheron accueillera environ 2300 places de stationnement. Aux parkings prévus pour les bâtiments Merck Serono SA (étapes 1 et 2) et la Pharmacie Principale viennent s'ajouter le P+R (400 places), le parking définitif de l'OMC (400 places) et le parking du bâtiment d'activités (160 places). Cela rend indispensable le réaménagement de l'avenue de la Paix pour assurer l'accessibilité du secteur.

En ce qui concerne la mise en service de ces parkings et les conséquences en termes de circulation, deux étapes peuvent être retenues:

Première étape: 2011 – Réalisation du P+R, attribution provisoire à l'OMC

Le P+R est réalisé, sur proposition de l'Etat, les places de stationnement actuellement attribuées à l'OMC y sont déplacées provisoirement.

A ce stade, tant que les places destinées à l'usage de l'OMC sont dans la surface du P+R, les accès (entrée et sortie) peuvent se faire uniquement par la rue Kazem-Radjavi débouchant sur le chemin des Mines. La réalisation d'une rampe de sortie du P+R n'est pas obligatoire.

Deuxième étape: 2013 – Réalisation des parkings OMC et Merck Serono 2

2013: le P+R de 300 places + 100 places réservées aux habitants est en service; le parking de Serono 2 (220 places) est réalisé; le parking de la parcelle de l'Etat de Genève de 160 places et les 400 places destinées à l'OMC sont réalisés.

Dès l'ouverture du parking de la parcelle de l'Etat de Genève, il est nécessaire d'avoir une deuxième sortie pour ces véhicules, par la rue Kazem-Radjavi, en plus de la rampe de sortie du P+R.

A l'horizon 2013, les travaux nécessaires pour permettre l'accès et la sortie des véhicules à destination et en provenance des nouveaux parkings devront donc avoir été réalisés.

En estimant la durée des travaux à deux ans, ces derniers devront démarrer à la fin 2011. La demande de crédit de réalisation devra ainsi être déposée au début

2011. Pour cela, les études devront avoir été réalisées durant l'année 2010. Il est ainsi nécessaire de disposer au plus tôt d'un financement pour les études.

En effet, dans le cas où l'avenue de la Paix serait laissée dans la situation actuelle, les charges de trafic supplémentaires généreraient la saturation des carrefours. La progression des transports publics serait donc pénalisée.

En conservant les gabarits actuels de l'avenue de la Paix et en procédant uniquement à des modifications de marquage, les conditions de circulation des cyclistes seraient aggravées par l'indispensable suppression de la bande cyclable au vue des gabarits. La progression des transports publics serait vraisemblablement également ralentie. Dans le meilleur des cas, il serait possible d'insérer une voie de bus, mais pas de voie cyclable.

Ainsi, si l'on souhaite améliorer notablement les conditions de déplacement pour les mobilités douces et les transports publics, des travaux sont indispensables pour élargir la rue afin de réaliser une voie bus à la descente, une voie cyclable à la montée et conserver des trottoirs suffisamment attractifs.

Suite au refus de la première demande de crédit PR-409 du 20 avril 2005 pour la réalisation d'un projet d'aménagement de l'avenue de la Paix, le nouveau projet a été recalibré et révisé à la baisse, en vue de répondre aux préoccupations du Conseil municipal.

Il a été décidé de renoncer au renforcement du pont, ce qui équivaut à une économie de 1,5 million par rapport à la proposition PR-409.

D'autre part, le projet cherche à minimiser les emprises sur les trottoirs. Plusieurs variantes répondant à cette contrainte ont été examinées, avec l'objectif de maintenir une voie bus en descente et d'assurer un aménagement cyclable continu à la montée de la place Albert-Thomas au niveau du chemin Eugène-Rigot, enjambant les voies CFF. De plus, il sera nécessaire de réguler les carrefours Eugène-Rigot/Paix, Mines/Paix et sortie du P+R/Paix. Le maintien d'une voie pour les transports publics en descente est indispensable pour ne pas gêner la progression des bus.

Enfin, le chemin Eugène-Rigot nécessitera également des interventions en termes d'organisation des circulations et d'aménagement. Il est l'objet d'une part importante de trafic de transit, alors qu'il fait partie du réseau de quartier et devrait de ce fait en être exempt. Avec la construction de la Maison de la paix, il sera indispensable de supprimer ce transit et de requalifier le chemin par un nouvel aménagement urbain en tenant compte du projet du Campus de la paix (futur bâtiment de l'Institut des hautes études internationales et du développement qui devrait d'ici à 2012 accueillir des activités d'enseignement et de recherche).

Principes généraux pour l'avenue de la Paix:

Un élargissement de la chaussée entre la sortie du P+R et la place Albert-Thomas côté ville sera nécessaire afin d'assurer l'accès au chemin des Mines/rue Kazem-Radjavi d'une part, et la continuité de l'itinéraire cyclable à la montée d'autre part.

En ce qui concerne les voies de circulation, une voie en montée et deux voies en descente seront nécessaires pour assurer la circulation. Une voie pour les transports publics, mixte avec les vélos, sera indispensable en descente pour assurer la progression des bus. A la montée, un trottoir mixte piétons/vélos pourrait être aménagé.

La révision du schéma de circulation en lien avec le chemin Rigot sera nécessaire, afin de permettre l'aménagement continu de la voie cyclable sur l'avenue de la Paix au niveau du passage sur les voies CFF d'une part, et de limiter le trafic de transit par le chemin Rigot qui est en réseau de quartier. Enfin, la régulation des carrefours Mines, sortie P+R et Eugène-Rigot/ONU paraît nécessaire.

Bruit routier

En ce qui concerne la problématique du bruit routier, les valeurs limites d'immissions sont actuellement dépassées de jour sur la partie basse de l'avenue de la Paix, au niveau de la place Albert-Thomas. De nuit, les dépassements se prolongent jusqu'au niveau de l'Organisation météorologique mondiale.

Les prévisions à l'horizon 2027, en tenant compte des charges de trafic futures, montrent des dépassements plus importants. En moyenne, il est prévu une augmentation de un décibel de jour comme de nuit, avec deux façades supplémentaires touchées par ces dépassements. Environ 300 personnes sont concernées par ces dépassements de jour.

Les charges de trafic et la nécessité de créer des accès aux nouveaux parkings sans porter préjudice à la situation des mobilités douces et à la progression des transports publics ont donc pour conséquence d'aggraver la situation actuelle en matière de bruit routier. Le projet a pour objectif de minimiser ce dépassement.

Estimation du coût

Fr.

– Etude d'aménagement de l'avenue de la Paix et abords		
Ingénieur transport	40 000	
Architecte et architecte-paysagiste	125 000	
Ingénieur civil	277 000	
Géomètre	10 000	452 000

– Etude d’aménagement du chemin Eugène-Rigot		
Ingénieur transport	20 000	
Architecte et architecte-paysagiste	130 000	
Ingénieur civil	98 000	
Géomètre	5 000	253 000
– Projet d’assainissement du bruit routier		
Ingénieur transport et acousticien	30 000	30 000
Frais de tirage, impression (3% du montant des honoraires)		22 050
Sous-total I		757 050
TVA, 7,6%		57 536
Total du crédit d’étude demandé		814 586
Arrondi à		<u>815 000</u>

Plan financier d’investissement

Cet objet n’est pas prévu dans le 4^e plan financier d’investissement 2009-2020.

Charge financière

Si l’étude est suivie d’une réalisation, les dépenses seront ajoutées à celles de la réalisation et amorties sur la durée totale d’amortissement de la réalisation. En l’absence de réalisation, la charge financière annuelle sur le crédit d’étude de 815 000 francs, comprenant les intérêts au taux de 3,5% et un amortissement au moyen de 5 annuités, se montera à 180 510 francs.

Maîtrise d’ouvrage et maîtrise d’œuvre

Le service gestionnaire du crédit d’étude est le Service de l’aménagement urbain et de la mobilité. Le service bénéficiaire du crédit d’étude est le Service du génie civil.

Au bénéfice de ces explications, nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les conseillers, à approuver le projet d’arrêté ci-après:

PROJET D’ARRÊTÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l’article 30, alinéa 1, lettres e) et m), de la loi sur l’administration des communes du 13 avril 1984;

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 815 000 francs destiné à l'étude des mesures de circulation et d'aménagement urbain dans le secteur de Sécheron Nord: avenue de la Paix et chemin Eugène-Rigot.

Art. 2. – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 815 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif. Si l'étude est suivie d'une réalisation, la dépense ajoutée à celle de la réalisation sera amortie sur la durée d'amortissement de la réalisation. Sinon, l'étude sera amortie en 5 annuités.

Art. 4. – Le Conseil administratif est autorisé à constituer, épurer ou radier toute servitude dans le périmètre concerné, afin de pouvoir réaliser l'aménagement projeté.