



Requalification route des Jeunes

Pour un projet ambitieux et d'avenir

Pour une mobilité
d'avenir





0 500 m



Introduction

L'ATE Genève en tant qu'association promouvant la mobilité durable souhaite ouvrir une réflexion sur le devenir de la route des Jeunes dans sa totalité. Au regard de l'enjeu crucial de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050, il est impératif de prendre des mesures fortes pour endiguer les émissions des transports, générateur d'environ 1/3 des émissions globales. Malgré des efforts de mitigation, Genève en tant que canton très urbain, sera particulièrement impacté par le phénomène d'îlot de chaleur urbain pouvant créer des différences de température allant jusqu'à 7°C entre centre-ville et périphérie.

Dans cette perspective, la requalification de la route des Jeunes revêt un potentiel immense. L'espace regagné sur la route permettrait notamment de valoriser les mobilités actives et les transports publics, de végétaliser la ville, de recréer un paysage urbain de qualité, de minimiser les nuisances et de réduire l'attrait des transports individuels motorisés en ville.

Cette réflexion s'inscrit dans le processus de transformation du secteur Praille Acacias Vernets (PAV). Le PAV est un secteur industriel d'environ 230 hectares amené à connaître un processus de reconversion majeur au cours des prochaines décennies. Il est considéré, au sens du plan directeur cantonal (PDCn), comme un des grands projets porteurs d'enjeux majeurs en termes d'urbanisation, de mobilité et d'environnement à l'échelle de l'agglomération genevoise. Ce secteur est amené à accueillir une part importante des objectifs de production de logement du canton, soit approximativement 11'000 logements et autant d'emplois. Situé à cheval entre les communes de Genève, Lancy et Carouge, il s'inscrit comme un prolongement du cœur de ville au sud de l'Arve.

Façonné par sa fonction industrielle depuis les années 60, le territoire du PAV se caractérise par sa minéralité et son caractère routier. La route des Jeunes, plus précisément la combinaison de l'autoroute A1a, de la route des Jeunes et de la voie centrale, est un des axes routiers les plus fréquentés de Genève à la fois pour desservir les industries et pour pénétrer au centre de la ville en provenance du sud de l'agglomération.

Diagnostic

Composante routière

L'ensemble routier traversant le territoire PAV du nord au sud, groupe 3 axes distincts : la route des Jeunes, l'autoroute A1a et la Voie centrale. Cet axe revêt un caractère éminemment routier, orienté vers le transit de véhicules en direction du centre-ville et la desserte routière pour le transport de marchandises. Il incarne la vision fonctionnaliste du développement urbain qui prévalait au milieu du XXe siècle où la voiture individuelle représentait l'avenir de la mobilité.

Route des Jeunes

Du carrefour du Bachet au pont de Saint-Georges, la route des jeunes dessert la zone industrielle du PAV. Au sens de la loi sur les Routes (LRoute), elle est considérée comme voie secondaire. C'est un axe très fréquenté avec une moyenne de 30'000 véhicules/jour ouvrable.



Carrefour de la Praille sous le pont autoroutier

Autoroute A1a

Cette autoroute est un axe d'accès et de transit majeur pour les véhicules venant du sud de l'agglomération et voulant se rendre au centre. Les autoroutes suisses appartiennent au réseau des routes nationales et sont donc la propriété de la confédération. On compte en moyenne 20'000 véh./jour ouvrable circulant sur cet axe.



Autoroute A1a à la sortie de la tranchée couverte du Bachet

Voie centrale

Cet axe s'inscrit dans la continuité de l'autoroute, dans le réseau primaire (cantonal). Sa vocation de transit en direction du centre la rend particulièrement imperméable avec peu de connexion au réseau de quartier. La juxtaposition à la route des Jeunes crée une artère routière imposante, minérale et peu favorable aux mobilités douces et actives.



Voie centrale passant sous la place de l'étoile



Le réseau routier genevois est hiérarchisé en trois catégories permettant une organisation fonctionnelle.

1. Primaire : échanges entre secteurs de l'agglomération et entre agglomérations
2. Secondaire : échanges entre différents quartiers
3. De quartier : dessert les habitants et les activités



Schéma de la pénétrante urbaine (Route des Jeunes, Autoroute A1a et voie centrale)

Voie Centrale

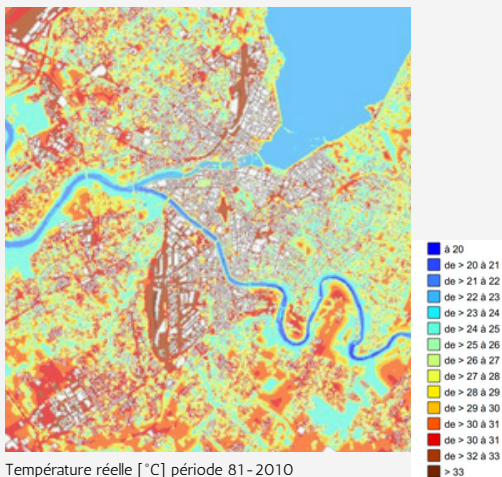
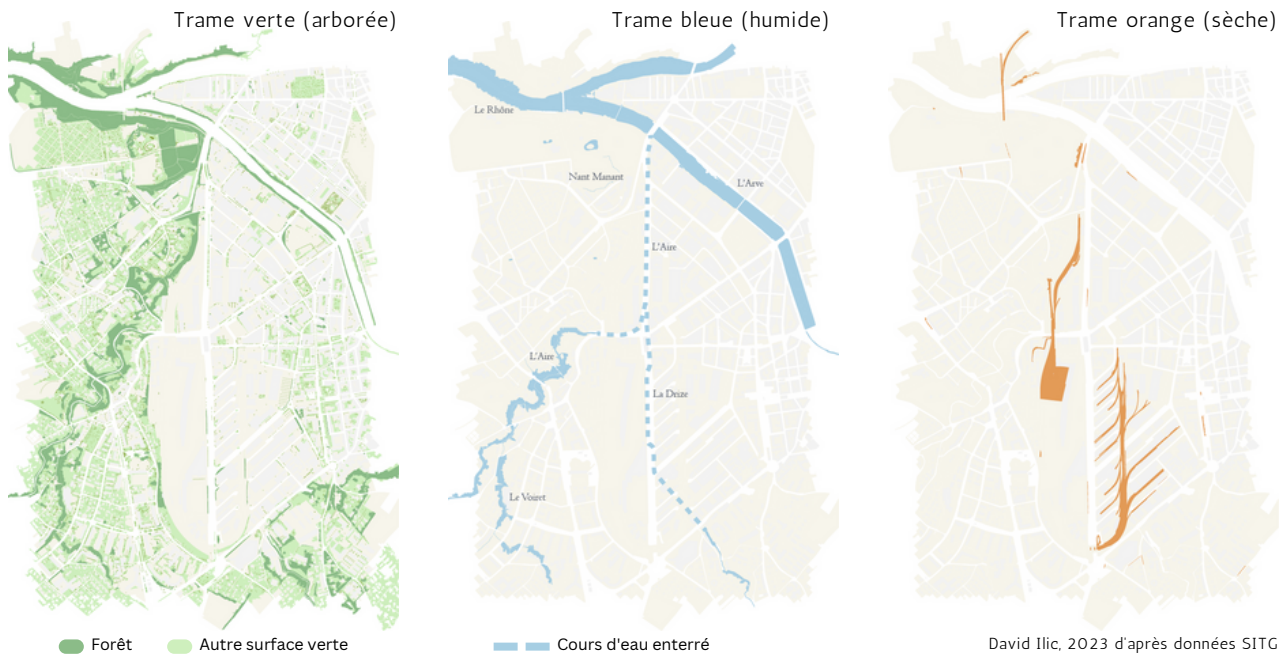
Route des Jeunes

Autoroute A1a

Composantes écologique et environnementale

Il est nécessaire d'analyser les structures écologiques et environnementales existantes, afin d'inscrire le développement du secteur PAV et plus particulièrement la route des Jeunes dans une perspective de transition écologique et d'adaptation au changement climatique. La trame verte montre la forte minéralité du PAV. Cette très faible couverture végétale conduit à un phénomène d'îlot de chaleur urbain marqué. Les prévisions indiquent que sans mesures les températures ressenties avoisineront les 40° à l'horizon 2050. La qualité de la biodiversité du site est très faible.

Cependant, le PAV se situe au point de convergence de la Drize et de l'Aire. Aujourd'hui, ces deux rivières sont canalisées et enterrées ne permettant pas de maintenir une continuité écologique, et paysagère. Cette situation ne favorise pas la biodiversité pourtant riche en amont de l'Aire récemment renaturée. La canalisation accroît également les risques d'inondation du PAV lors d'événements pluviométriques majeurs. Enfin, la présence des axes ferroviaires a permis le développement d'une trame sèche (orange) composée majoritairement d'espèces rudérales.



Le PAV est un des principaux îlots de chaleur à Genève. Cette situation est due à la fois à la faible couverture végétale ne permettant pas de rafraîchir l'environnement par évapotranspiration et à la fois les revêtements du sol majoritairement composés de béton, d'asphalte, de goudron et de métal notamment pour les rails.

La remise à ciel ouvert de la Drize et de l'Aire permettrait d'apporter une vague de fraîcheur tout en favorisant la biodiversité et en agissant comme réducteur des risques de crue.

Planification

L'objectif de cette section est de comprendre la vision globale de la planification genevoise concernant la mobilité, l'environnement et le changement climatique. Puis, de représenter la stratégie de développement du PAV et plus spécifiquement à l'égard de la route des Jeunes.

Volonté politique

Le discours de Saint-Pierre énoncé par A. Hodggers rappelle les objectifs du Conseil d'État à l'égard des transitions écologique et démographique du canton. Il confirme les objectifs de neutralité carbone d'ici 2050. Il souligne l'importance des mesures d'adaptation aux changements climatiques et la réinvention des espaces publics favorisant un urbanisme végétal et moins minéral. Le Conseil d'État confirme la nécessité d'un urbanisme vers l'intérieur, afin de préserver les espaces naturels et agricoles. Le projet Praille Acacias Vernets est cité comme exemple de cette vision d'avenir pour Genève où l'objectif est de développer « des quartiers apaisés en matière de bruit et de nuisances, végétalisés, généreux en espaces publics et dotés de tous les services de proximité ».

Plan climat cantonal

Le plan climat, même s'il n'a pas une portée contraignante, permet de comprendre les objectifs, la vision et les mesures préconisées par les autorités face au changement climatique afin de respecter les engagements pris par la Suisse lors de la COP21 à Paris. Pour atteindre l'objectif de neutralité carbone d'ici 2050, Genève s'est doté d'un plan climat cantonal. Celui-ci est divisé en trois domaines stratégiques : réduction, adaptation et accompagnement. La réduction comprend notamment un axe de réduction des émissions dans le domaine de la mobilité et un travail sur l'aménagement du territoire afin de favoriser les courtes distances.

La mobilité (hors trafic aérien) représente environ 25 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) du canton en 2010. La quasi-totalité des émissions est imputable

aux transports individuels motorisés (TIM) et au transport de marchandises. Pour atteindre l'objectif de neutralité carbone en 2050, environ 80 % des déplacements effectués en TIM devront se reporter vers des modes moins émissifs (TP, vélo, marche) ou être supprimés. Les mesures préconisées pour atteindre les objectifs sont notamment : renforcer le transfert modal vers la mobilité douce et les transports en commun.

80 % des déplacements effectués en TIM devront se reporter vers des modes moins émissifs (TP, vélo, marche) ou être supprimés

Le volet adaptation aux changements climatiques s'appuie notamment sur les axes d'aménagement du territoire et de santé. Le changement climatique conduira, malgré les efforts de mitigation, à une augmentation progressive des températures. En tant que canton majoritairement urbain, Genève est fortement impacté par le phénomène d'îlot de chaleur urbain pouvant créer des différences de température allant jusqu'à 7°C entre centre-ville et périphérie. Les enjeux de transition écologique poussent à une nouvelle manière de fabriquer la ville en y intégrant davantage la nature pour des raisons de bien-être, de santé et de mitigation des phénomènes d'îlots de chaleur urbains.

LMCE

La loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE), acceptée par le peuple en 2016, a pour but de préciser la mise en œuvre des principes relatifs à la mobilité de la constitution cantonale. Elle concrétise le principe de moyenne ceinture routière visant la diminution du trafic à l'intérieur de celle-ci. Dans ce cadre, l'autoroute A1a constitue une incohérence, car demeurant aujourd'hui une autoroute pénétrant à l'intérieur du périmètre de la moyenne ceinture.

Plan directeur de quartier PAV

Le Plan directeur de quartier (PDQ) constitue le document guide de la planification du quartier. Il est le document de référence de la stratégie de mise en œuvre qui lie les autorités cantonales et communales et permet d'instituer une vision d'ensemble du développement dans la continuité du plan directeur cantonal. Il définit la structure nécessaire au fonctionnement du périmètre dans son ensemble : éléments de programme, terrains pour l'habitat, les activités et les équipements publics, espaces publics et qualité paysagère, accessibilité aux différents types de mobilité, et aspects environnementaux. Enfin, ce plan se veut évolutif, prévoyant dans son règlement la possibilité de modifications si les circonstances le demandent.

Le PDQ divise le territoire PAV en sept secteurs en précisant les affectations, les degrés de sensibilité au bruit et les principes d'aménagement spécifique par secteur. La programmation actuelle vise au développement d'activités mixtes à la fois industrielles, artisanales et tertiaire au sud du PAV. Ces activités comprennent notamment de la logistique en lien avec les voies ferroviaires de Lancy. Le secteur Etoile est destiné à être le centre symbolique du PAV avec majoritairement des activités tertiaires, alors que la partie nord avec le secteur Acacias sera davantage destinée à du logement. La planification des différents secteurs est gérée dans des plans localisés de quartier (PLQ).

La stratégie préconisée par le PDQ concernant la route des Jeunes vise une requalification différenciée. L'objectif serait de transformer l'axe en boulevard urbain dans sa partie nord, c'est-à-dire à partir de la place de l'Etoile jusqu'au pont de Saint-Georges, en augmentant les liaisons avec le quartier des Acacias et le maintien d'un caractère autoroutier au sud. La route des Jeunes garderait sa fonction de pénétrante principale pour les transports individuels en tant qu'axe nord-sud majeur et composante du réseau primaire.

Enfin, le PDQ prévoit une mesure visant à étudier la requalification de la route des Jeunes dans sa partie nord. Aucune information officielle n'est pour l'heure disponible publiquement. Il semblerait cependant qu'une étude préliminaire sur la route des Jeunes et le potentiel de requalification soit en cours de réalisation.



Périmètre PAV avec ses 7 secteurs (PDQ PAV, 2015)

2015

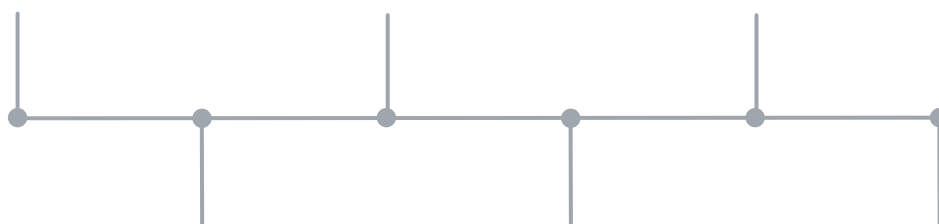
ACCEPTATION DU PLAN DIRECTEUR DE QUARTIER PAV (PDQ)

2017

MISE EN SERVICE DE LA NOUVELLE GARE DE LANCY-PONT-ROUGE

2021

ADOPTION DU PLAN CLIMAT CANTONAL 2030 PAR LE CONSEIL D'ETAT



2016

ENTRÉE EN VIGUEUR DE LA LMCE

2019

ADOPTION DU PLAN LOCALISÉ ETOILE 1 PAR LE CONSEIL D'ETAT

2023

PLAN LOCALISÉ ACACIAS 1 ACCEPTÉ EN VOTATION POPULAIRE

Proposition

Pourquoi requalifier ?

La requalification de la route des Jeunes est une formidable opportunité pour :

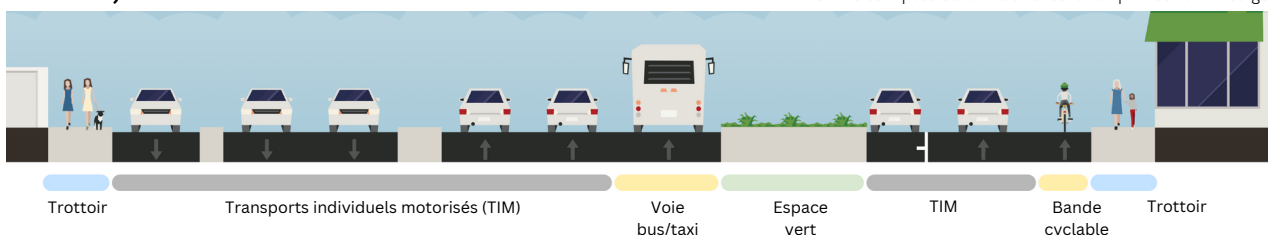
- Offrir davantage d'espace aux mobilités actives (vélo, marche...) et aux transports publics et ainsi favoriser un report modal vers des modes moins émetteurs en gaz à effet de serre.
- Accroître la couverture végétale pour rafraîchir la ville et combattre les îlots de chaleur
- Relier les trames vertes et bleues pour favoriser la biodiversité, la qualité paysagère et le rafraîchissement
- Réduire fortement les nuisances liées principalement à la pollution atmosphérique et au bruit au regard des ordonnances sur la protection de l'air (OPair) et du bruit (OPB)

- Réappropriation de l'espace public par les habitants et les commerçants
- Limiter l'accessibilité des transports individuels motorisés au centre-ville et à l'intérieur de la moyenne ceinture pour apaiser le centre et favoriser la proximité

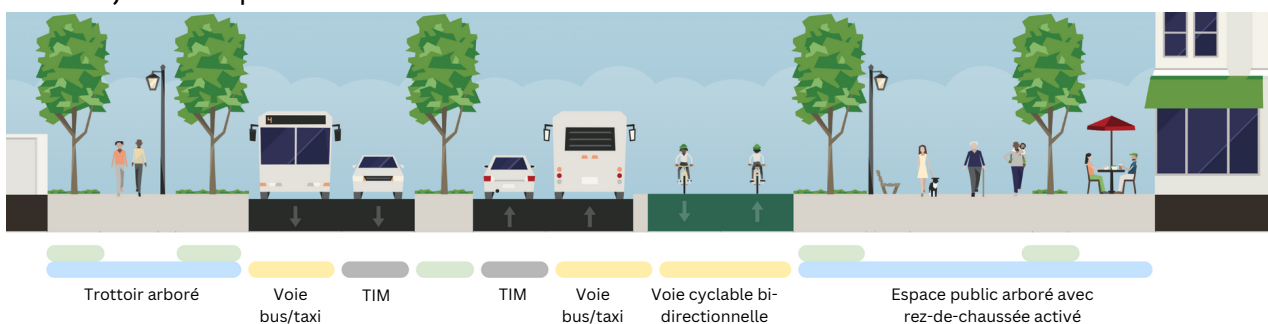
Cette mesure devra s'inscrire dans une stratégie globale pour endiguer les flux de transports individuels motorisés à l'intérieur de la moyenne ceinture. Une mesure isolée pourrait avoir pour conséquence une augmentation du trafic sur d'autres axes, notamment le Boulevard des promenades, la Route du Grand-Lancy et le Route de Chancy. Des mesures pour décourager l'utilisation des transports individuels doivent s'accompagner de mise en place d'alternatives, comme des transports publics (train, bus, tram) nombreux et rapides, un réseau cyclable dense et sécurisé, des parkings relais en périphérie proche des transports publics et une limitation du stationnement en ville.

Route des Jeunes - actuellement

Au nord nord de la place de l'étoile en direction du pont de Saint-Georges



Route des Jeunes - Requalification



Certaines sections de la route des Jeunes comporte jusqu'à sept voies de circulation dont une voie pour les bus et les taxis, et du stationnement. A contrario, la végétation, les voies cyclables et les espaces piétons occupent un espace ridiculement faible. Un projet de requalification permettrait l'extension de l'espace public sur le front est permettant l'activation des rez-de-chaussée. L'espace pourrait être généreusement arboré à des fins paysagères et d'ombrage. La chaussée serait radicalement diminuée pour permettre l'ajout de pistes cyclables bidirectionnelles et des voies dédiées aux transports publics dans les deux sens. Dans cette situation, la dimension et la vitesse des voies dédiées aux TIM seraient également réduites à 50km/h voire 30 km/h afin de minimiser les nuisances.

Que faire du viaduc autoroutier ?

La situation du viaduc autoroutier est délicate. L'autoroute appartient à la Confédération en tant qu'axe du réseau des routes nationales. Un déclassement nécessiterait d'obtenir le consentement du Conseil fédéral, puis imposerait au Canton la responsabilité de l'édifice en ce qui concerne l'entretien et les travaux. Ainsi découle la question compliquée du maintien ou de la destruction du viaduc. Les préceptes de l'urbanisme moderne favorisent la valorisation, le "construire à partir de l'existant" au détriment du principe de la table rase. Néanmoins, les enjeux climatiques et les impératifs d'adaptation aux climats n'imposent-ils pas des mesures drastiques ?

Table-rase du passé

Détruire le viaduc autoroutier serait un symbole fort d'une nouvelle vision de la mobilité et du développement urbain pour Genève. Un tel projet permettrait de gagner de l'espace en pleine terre et réduire l'emprise de la route.

À Séoul, en Corée du Sud, une autoroute surélevée couvrait jadis le ruisseau Cheonggyecheon. Après des travaux de démantèlement de l'autoroute par les autorités achevés en 2005, le ruisseau a été renaturé sur 9km offrant un corridor de fraîcheur au cœur de l'agglomération et un outil de réduction des risques d'inondation. Cette transformation s'est également répercutée sur le tissu urbain avoisinant en créant une nouvelle dynamique.



Rivière Cheonggyecheon Avant (haut) et après (bas)

Valoriser l'existant

Maintenir l'édifice éviterait des coûts de démolition très importants. L'espace pourrait être reconverti en espace public destiné à des pratiques sportives, culturelles ou simplement un lieu de détente végétalisé comme un parc suspendu. Cette structure de béton serait un symbole de l'histoire du lieu tout en lui offrant une singularité à l'échelle de la ville.



"Skygarden Seoulo 7017", Séoul Corée du Sud



"High Line", New York

La High Line à New York et dans une moindre mesure le Skygarden de Séoul sont des inspirations d'un futur pour l'autoroute A1a. Ils offrent des lieux de détente au milieu de la frénésie urbaine tout en étant des symboles forts et donc des points d'attraction locaux et touristiques.

Conclusion

Il est impératif d'entamer des discussions concernant l'avenir de la route des Jeunes dans sa totalité. La stratégie de développement de cet axe doit s'aligner avec les enjeux globaux et se combiner au développement des PLQ. Si le PAV se veut être un symbole du développement urbain moderne, alors la route des Jeunes doit en être une composante clé.

ATE Genève,
Rue des Gares 9
1201 Genève
www.ate-ge.ch
info@ate-ge.ch, 022 734 70 64

Etude réalisée par

David Ilic
Juillet 2023

Pour une mobilité
d'avenir

