

DA 400 – 24.11

**CRÉDIT D'ÉTUDE DE CHF 800'000.00 TTC DESTINÉ AU PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT ET D'ASSAINISSEMENT DE L'AVENUE HENRI-GOLAY ET LA RUE JEAN-SIMONET (ÉTAPE 2)**

Mesdames et Messieurs les Conseillers municipaux,

Le 21 mai 2024, le Conseil municipal verniolan votait un crédit d'investissement de CHF 331'000.00 TTC destiné au réaménagement de la rue Jean-Simonet, tronçon situé entre le futur accès Ain-Simonet et le chemin du Croissant (étape 1) (DA 345 – 24.04). Pour rappel, ce tronçon faisait initialement partie du projet global de requalification de l'avenue Henri-Golay et de la rue Jean-Simonet, mais a finalement été retiré pour former un objet distinct et anticiper l'ouverture du parking mutualisé du secteur L du quartier de la Concorde, prévue durant l'été 2025.

Aujourd'hui, il convient de soumettre à votre Conseil un crédit d'étude portant sur le réaménagement des deux tronçons restants, soit la rue Jean-Simonet, entre le chemin du Croissant et l'avenue Henri-Golay (étape 2), ainsi que ladite avenue dans son intégralité. Le crédit intègre aussi l'étude des réseaux d'assainissement situés sous ces deux tronçons.

Les paragraphes suivants rappellent le contexte dans lequel ce projet s'inscrit, les enjeux et objectifs auxquels l'étude doit répondre ainsi que les prestations qui sont attendues dans le cadre de cette demande de crédit.

## **Rappel du contexte du projet**

### ***Plan directeur de quartier de la Concorde***

Le réaménagement de l'avenue Henri-Golay et la rue Jean-Simonet s'inscrit dans le cadre général du développement du quartier de la Concorde basé sur le Plan Directeur de Quartier (PDQ Concorde n°29816-167-540) adopté en février 2013 et intimement lié au projet de renouvellement urbain à plus grande échelle – aussi appelé Grand Projet Châtelaine – présentant un potentiel de développement de 4'500 nouveaux logements et 2'500 nouveaux emplois à l'horizon 2030.

Crédit d'étude de CHF 800'000.00 TTC destiné au projet de réaménagement et d'assainissement de l'avenue Henri-Golay et la rue Jean-Simonet (étape 2)

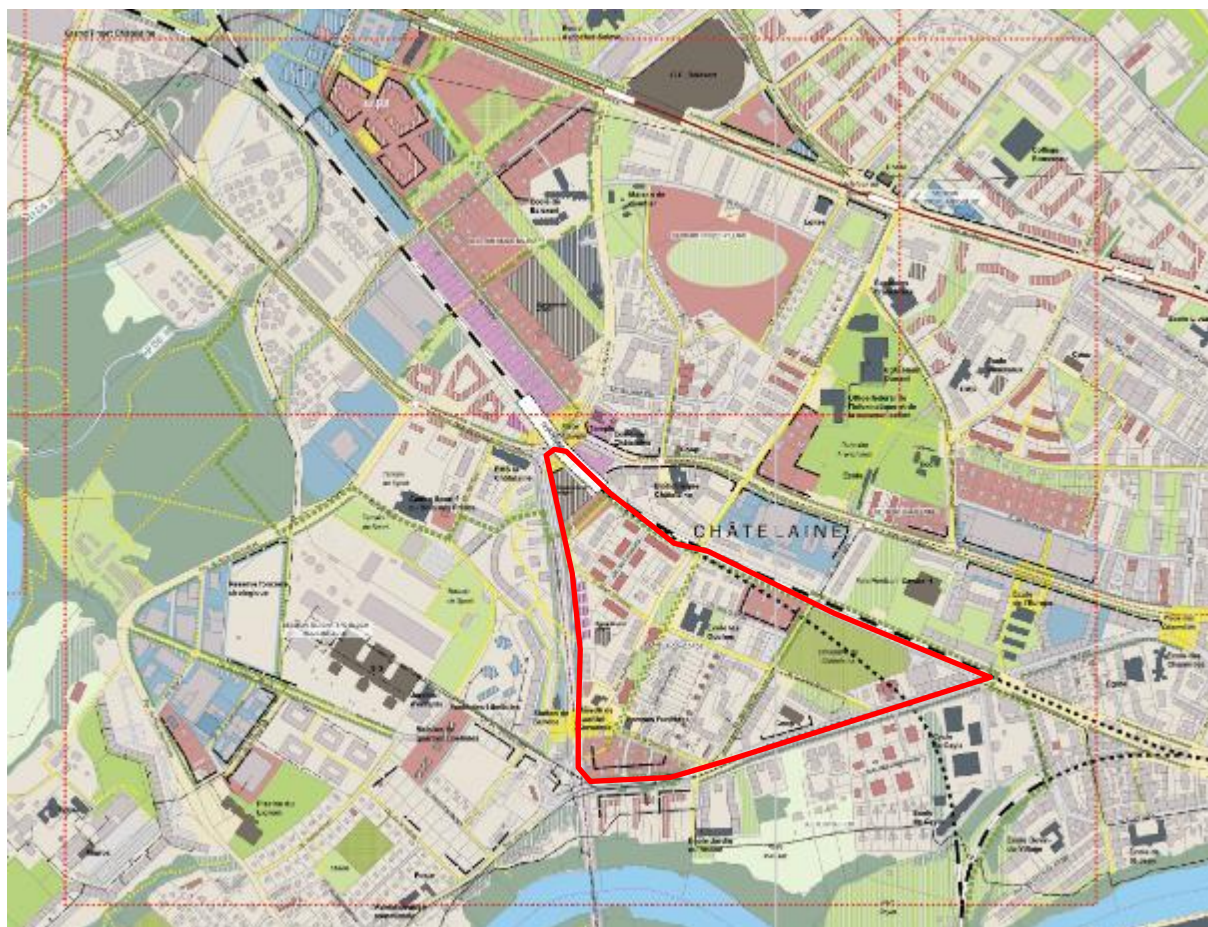


Figure 1 - Grand Projet Châtelaine, Plan Guide, 2014 (en rouge le périmètre du PDQ Concorde)

Pour mémoire, le PDQ Concorde prévoit la construction de 500 logements supplémentaires, la mise en place d'un programme d'équipements communaux et une requalification des espaces publics au sein d'un secteur de forme triangulaire, à cheval sur les territoires de la Ville de Genève et de la Ville de Vernier, compris entre l'avenue de l'Ain à l'ouest, l'avenue d'Aire au sud et la voie ferrée au nord.



Figure 2 - Délimitation du PDQ Concorde et secteurs de développement urbain

Il met en évidence 7 secteurs de développement urbain (cf. figure ci-dessus) qui sont :

- Le secteur A : Concorde espace culture (Centre culturel de Châtelaire) dont le chantier a démarré ;
- Le secteur C : correspondant au PLQ 29681 Jean-Simonet (dont 1 immeuble a déjà été réalisé, 2 sont en travaux et 1 est projeté) ;
- Le secteur D : correspondant au PLQ 29461 Croissant (2 immeubles déjà réalisés et 2 projetés) ;
- Le secteur L : 1 école déjà réalisée, 1 immeuble de logements avec crèche réalisés et 1 avec logements et espaces commerciaux en cours de travaux – propriétaires Ville de Vernier pour les équipements publics, la Fondation des maisons communales de Vernier (FMCV) pour l'immeuble réalisé et PCM construction Management SA pour celui en chantier ;
- Le secteur M : 2 immeubles de logements (déjà réalisés) – propriétaire Fondation HBM Émile Dupont (FED) sur territoire de la Ville de Genève ;
- Le secteur F : 2 immeubles de logements (déjà réalisés) – propriétaire FED sur territoire de la Ville de Genève ;
- Le secteur T : immeubles de logements (en projet) – propriétaire FED sur territoire de la Ville de Genève.

Le PDQ Concorde précise les objectifs, concepts et principes directeurs à respecter dans le développement de ce périmètre. Les objectifs stratégiques se résument à :

- Densifier qualitativement le quartier ;
- Construire un quartier durable ;
- Créer une centralité associée à la future halte RER ;
- Structurer et développer l'espace public ;
- Réorganiser les mobilités ;
- Mettre en place une gouvernance et une concertation.

Sur le plan de la **mobilité**, le PDQ Concorde prévoit de réduire les nuisances liées au trafic individuel motorisé (TIM) au cœur du quartier et de favoriser la mobilité douce et les transports publics. Pour répondre à ces enjeux, un nouveau plan de circulation sera mis en œuvre avec un fonctionnement par poche nécessitant de déconnecter l'avenue Henri-Golay de l'avenue de l'Ain par une mise en impasse au sud de l'avenue Henri-Golay et une fermeture de l'avenue de la Concorde, sise sur le territoire de la Ville de Genève.

Ainsi, l'accès existant au sud, depuis l'avenue de l'Ain vers le quartier de la Concorde, sera désaffecté. Celui-ci sera remplacé par un nouvel accès depuis l'avenue de l'Ain sur la rue Jean-Simonet. Pour assurer une connexion entre l'avenue de l'Ain et Le Lignon, un U-Turn est actuellement à l'étude par la Ville de Genève, comme cela est représenté sur le plan ci-dessous. De plus, une bretelle reliant l'avenue d'Aire à l'avenue de l'Ain sera créée, en remplacement du mouvement avenue de la Concorde – avenue de l'Ain.

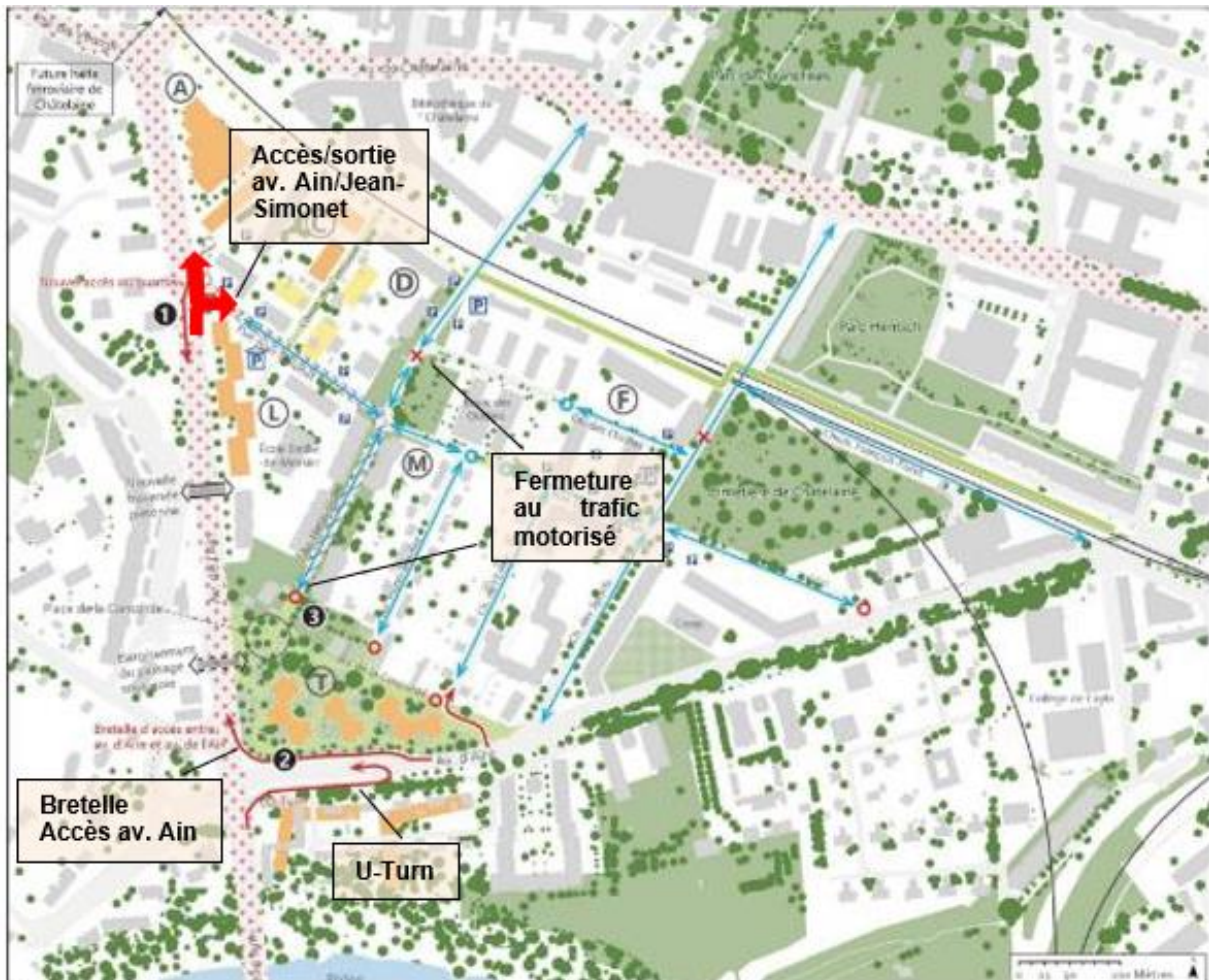


Figure 3 - Plan de mobilité projetée du quartier de la Concorde, extrait issu du forum 1203 (en rouge les mouvements autorisés aux TIM liés aux nouveaux aménagements projetés)

Ainsi, l'accessibilité TIM au quartier Concorde depuis l'avenue de l'Ain sera complètement revue avec la création d'un accès et d'une sortie unique au nord du secteur L, entre l'avenue de l'Ain et la rue Jean-Simonet (dénommés ci-après accès Ain-Simonet).

Ces différentes mesures de trafic seront complétées par la mise en œuvre des projets d'infrastructures connexes suivants :

- Le projet de réaménagement de l'avenue de l'Ain (fin des travaux estimée pour fin 2026) : projet cantonal qui prévoit la réalisation de l'accès Ain-Simonet ainsi que la suppression de la connexion depuis l'avenue de l'Ain à l'avenue de la Concorde.
- Le projet de réalisation d'un nouveau passage inférieur sous l'avenue de l'Ain destiné à la mobilité douce (fin des travaux estimée pour fin 2026) et des rampes d'accès (fin des travaux estimée pour courant 2027) piloté par le Canton de Genève, impliquant la suppression du giratoire avenue de l'Ain - avenue de la Concorde. Cet ouvrage est étroitement lié au réaménagement de l'avenue de l'Ain. À noter qu'un projet de parc piloté par la Ville de Vernier est prévu en remplacement du giratoire actuel : une étude préliminaire sera prochainement lancée afin d'établir l'image directrice de cet espace public. Les travaux sont prévus à ce jour en 2028.
- Le projet de réaménagement de la rue Jean-Simonet - tronçon futur Accès Ain-Simonet - chemin du Croissant (étape 1) : évoqué en préambule, les travaux sont prévus au cours du premier semestre 2025 afin d'anticiper l'ouverture du parking mutualisé du secteur L planifiée au cours de l'été 2025. Ce parking comprend 444 places à destination notamment des futurs habitants dudit secteur, de ceux du secteur M, des usagers de Concorde espace culture (secteur A) ainsi que des visiteurs du quartier (en remplacement des cases de stationnement supprimées en surface).
- Le projet de requalification de l'avenue Henri-Golay et d'une partie de la rue Jean-Simonet (étape 2), objet de la présente délibération, qui prévoit deux fermetures au trafic individuel motorisé (TIM) (voir page 13) sur ladite avenue (au sud de l'avenue et à proximité du chemin des Ouches). La fermeture au trafic TIM au sud de l'avenue est conditionnée par la réalisation de la nouvelle bretelle d'accès Ain-Simonet.
- Le projet de U-Turn (fin des travaux estimée pour courant 2027) : projet piloté par la Ville de Genève qui prévoit la création d'un système de rebroussement sur l'avenue d'Aire ainsi que la réalisation de la bretelle d'accès sur l'avenue de l'Ain depuis l'avenue d'Aire. Ces aménagements doivent être réalisés de manière anticipée et conditionnent la mise en œuvre du passage inférieur sous l'avenue de l'Ain et de ses rampes, de même que la fermeture du chemin Désiré situé sur territoire de la Ville de Genève, prérequis nécessaire pour le développement du secteur T.

Les dates de réalisation indiquées ci-dessus sont susceptibles de modifications, étant précisé que certains de ces projets sont toujours en cours d'étude et nécessitent une coordination minutieuse au niveau de la planification des travaux, afin d'assurer en tout temps un accès TIM au quartier de la Concorde.

### ***La démarche participative, élément essentiel du PDQ Concorde***

Comme présenté ci-avant, l'implication des habitants dans le développement des projets représente l'ADN du PDQ Concorde. Dès 2008, les habitantes et habitants du quartier se sont mobilisés pour dessiner, en collaboration avec les autorités cantonale et communales ainsi que la Fondation Émile Dupont le devenir du périmètre de la Concorde. Un travail extrêmement intense et participatif a conduit à l'adoption en 2013 du Plan directeur de quartier de la Concorde (PDQ Concorde N° 29'816).

Depuis l'adoption de ce document, ce dernier continue à vivre grâce notamment à l'action de proximité effectuée par le Forum 1203, entité qui assure la liaison entre les habitants et les autorités et qui permet un partage constant dans le cadre de la gestation des projets développés par les collectivités.

Pour ce faire, le Forum 1203 organise régulièrement des séances d'information réunissant les habitant-e-s et les acteurs du PDQ Concorde et publie un journal mensuel afin de diffuser plus largement les informations utiles en lien avec le développement du quartier.

La démarche participative s'est aussi poursuivie lors de l'élaboration de l'étude préliminaire Concorde - Libellules (voir ci-après).

Dans le cadre de l'étude, objet de la présente demande de crédit et qui s'inscrit dans la continuité de l'étude préliminaire, des présentations seront faites aux habitants pour les informer des aménagements projetés.

Par ailleurs, il convient aussi de souligner qu'au-delà des consultations avec les habitants, des séances sont régulièrement organisées depuis 6 ans entre les principaux partenaires privés et publics impliqués dans les différents projets de construction, afin de répondre aux objectifs du PDQ Concorde et d'assurer une parfaite cohérence dans la mise en œuvre des travaux.

### ***Étude préliminaire / Concorde - Libellules***

Une étude préliminaire lancée en 2018 a permis de constituer, en concertation avec les habitants du quartier, une image directrice sur la base des principes adoptés dans le PDQ Concorde et englobant le réaménagement de l'avenue Henri-Golay et de la rue Jean-Simonet, ainsi que la requalification du passage sous-voies reliant le quartier de la Concorde aux Libellules, comprenant aussi les espaces publics situés de part et d'autre de l'ouvrage, étant précisé qu'un parc public est projeté, côté Concorde.

Concernant les secteurs visés par la présente délibération, les dispositifs prévus sont décrits ci-après :

- Avenue Henri-Golay - tronçon nord, entre la rue Jean-Simonet et le pont CFF Henri-Golay

L'aménagement proposé par l'étude préliminaire repose sur la création de placettes en marge de la chaussée répartissant de manière équitable l'espace public dans le quartier et permettant de créer un aménagement plus accueillant à l'échelle du piéton. Ces placettes s'installent à la rencontre des différents chemins de mobilités douces et soulignent le patrimoine arboré. Les trottoirs sont élargis et des aménagements spécifiques répondant aux critères d'une zone 30 km/h sont également projetés (seuil, rétrécissements). La plantation de quelques arbres est aussi imaginée sur certains fonds privés mais aussi sur le domaine public, opportunité offerte grâce à la suppression des places de stationnement en surface en lien avec la réalisation du parking mutualisé.



Figure 4 – Charte des aménagements extérieurs issue de l'étude préliminaire – Avenue Henri-Golay – tronçon nord

■ Avenue Henri Golay - tronçon Sud, entre l'avenue de la Concorde et la rue Jean-Simonet

Pour répondre au nouveau statut de zone de rencontre liée à la mise en impasse prévue au sud de ce tronçon, l'étude préliminaire propose d'aménager l'espace public de façade à façade, comprenant la réalisation de frontages végétalisés privés et publics à l'ouest de la chaussée, tout en mettant en valeur les bâtiments du secteur M par la prolongation de l'espace-rue jusqu'au pied des immeubles.

La suppression du stationnement permet aussi la plantation d'une vingtaine d'arbres répartis aléatoirement sur l'espace-rue. La réalisation d'une place, dénommée place Voltarène, connectant le parc du même nom avec l'École Émilie-de-Morsier renforce l'ambiance apaisée souhaitée sur ce bout de l'avenue.

À l'extrémité sud de l'avenue, l'aménagement d'un parvis au droit de la ferme Menut-Pellet marque l'interface entre ladite avenue et le futur parc de la Concorde et permet de créer un lien avec la Villa Concorde située de l'autre côté de l'espace-rue.



Figure 5 – Charte des aménagements extérieurs issue de l'étude préliminaire – Avenue Henri-Golay – tronçon sud

▪ Rue Jean-Simonet, tronçon entre le chemin du Croissant et l'avenue Henri-Golay

Entre le chemin du Croissant et l'avenue Henri-Golay, (soit l'étape 2 de l'aménagement de la rue Jean-Simonet faisant partie du périmètre concerné par la présente délibération), les possibilités d'interventions sont relativement limitées. En effet, le gabarit disponible, d'un peu plus de 9 m, permet d'élargir les trottoirs à 2.25 m tout en maintenant une largeur de chaussée d'un peu moins de 5 m, largeur minimale requise pour assurer la circulation du trafic motorisé le long de cet axe.

L'image directrice prévoit également la création d'un seuil dans le prolongement du futur square imaginé pour le secteur D afin de prolonger cet espace sur le domaine public et assurer une transition cohérente



entre la rue et le cœur du PLQ 29 461 du chemin du Croissant qui sera à terme transformé en un parc public.

À noter que, dans le cadre du présent projet, une image directrice de ce parc sera élaborée (voir page 19).

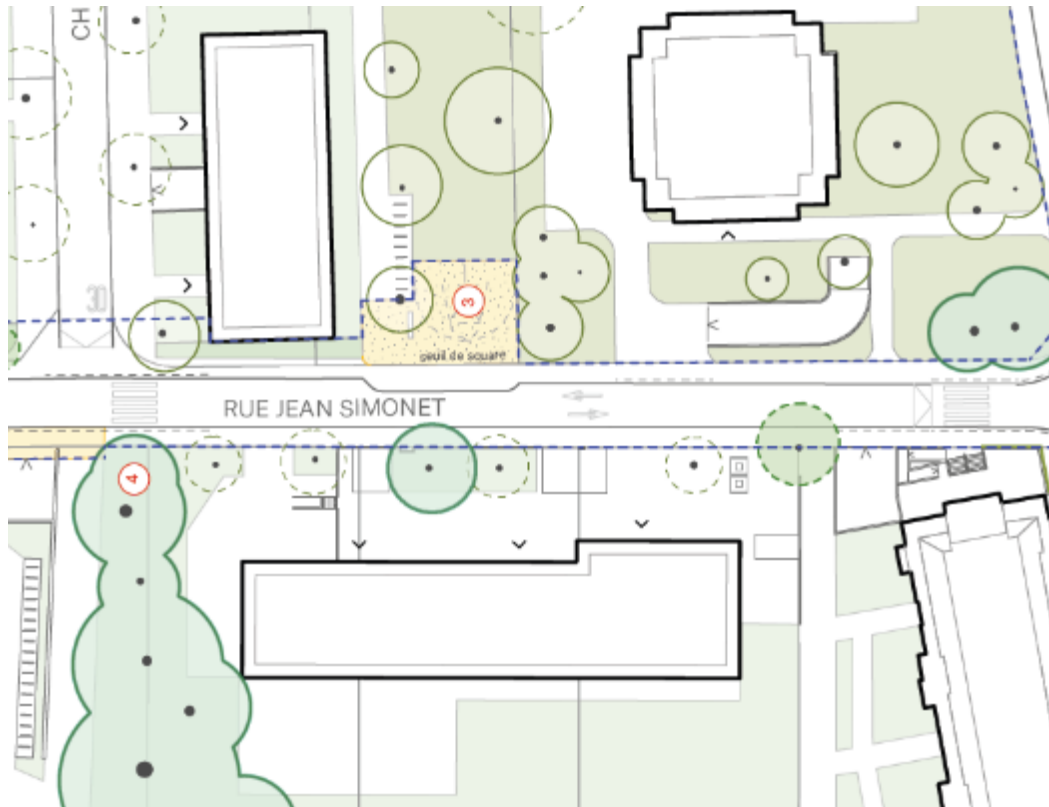


Figure 6 - Carte des aménagements extérieurs issue de l'étude préliminaire – rue Jean-Simonet – tronçon chemin du Croissant – avenue Henri Golay.

## Périmètre du projet

Le périmètre du projet porte sur une partie de la rue Jean-Simonet (à l'est du chemin du Croissant) ainsi que la totalité de l'avenue Henri-Golay, y compris la partie située sur le pont portant le même nom franchissant la voie ferrée et le tronçon entre l'avenue de Châtelaine et ledit ouvrage. Il faut préciser que ces deux derniers secteurs n'ont fait l'objet d'aucune étude préliminaire d'aménagement.

Ce périmètre est représenté en rose sur le plan ci-après. Il a été défini à partir :

- des limites entre le domaine public et privé,
- des limites des façades de certains bâtiments (Henri Golay Nord - parcelles 2111, 4449, 4448 et Henri-Golay Sud – parcelle 5582 et 1438).

Il déborde parfois à l'intérieur de certaines parcelles privées (secteur M et parcelles 453, 2865, 2111 et 4449).

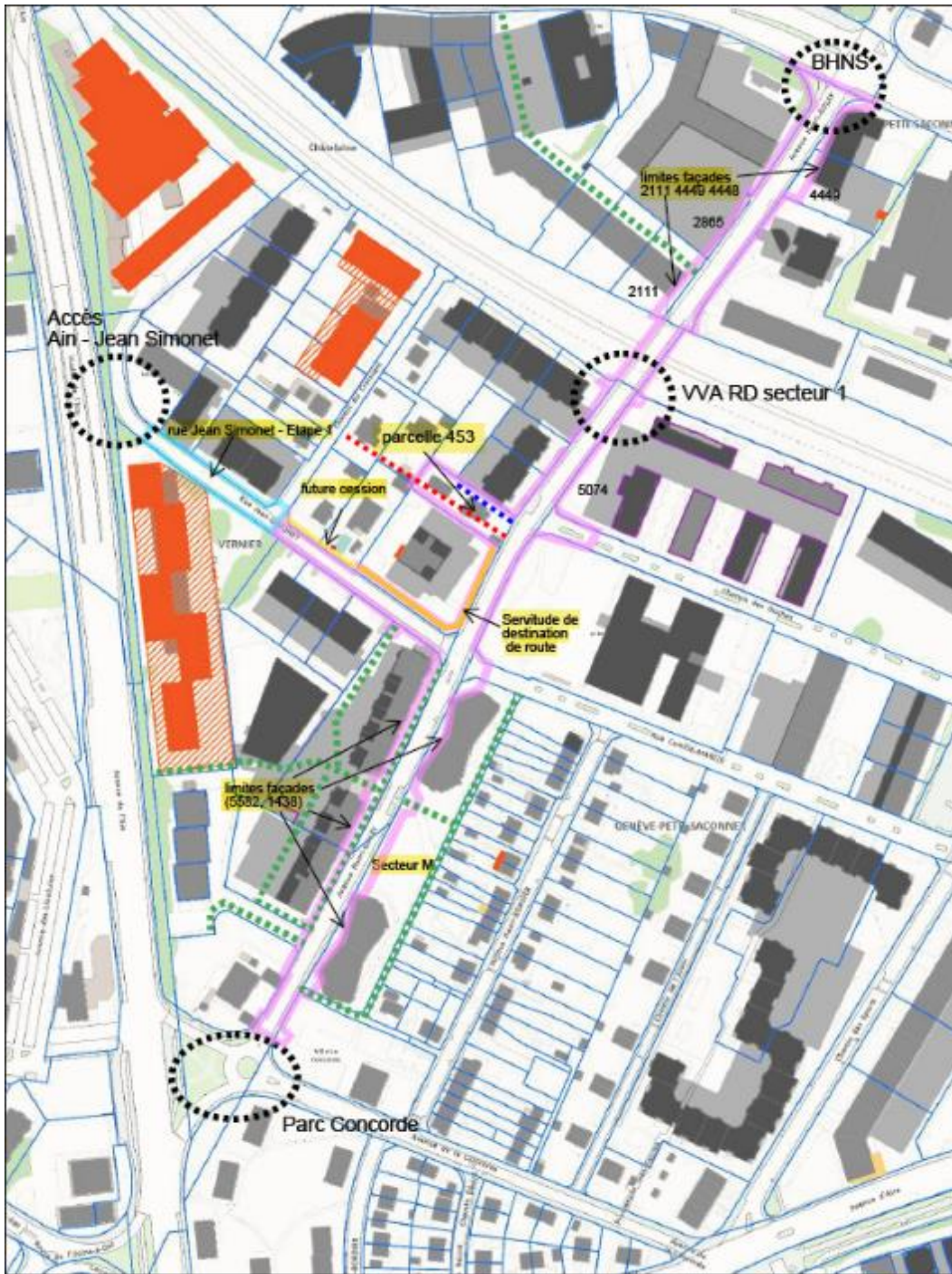


Figure 7 - Périmètre du projet (rose), servitudes de passage existantes et futures (vert, bleu /SIS et rouge), projets connexes associés

Le périmètre inclut aussi le raccordement avec certaines rues et chemins (rue Camille-Martin, chemin des Ouches) ou cheminements piétons (servitudes de passage en vert sur le plan ou simple accès privé ouvert ou non au public). À noter que l'ancienne Voie verte communale, dénommée désormais la « balade de Vernier », passe par l'avenue Henri-Golay.

Par ailleurs, il convient de considérer aussi les éléments suivants dans les réflexions sur les aménagements projetés :

- La servitude de destination de route sur parcelle 2873 (cession gratuite au domaine public) en orange sur le plan.
- Les projets connexes influençant directement le présent mandat (VVA RD secteur 1, BHNS, parc Concorde).
- Le projet de la rue Jean-Simonet - Étape 1 : le projet étant déjà finalisé, ce tronçon est tout de même intégré au périmètre du projet afin d'identifier si des aménagements additionnels seraient à envisager pour autant que la géométrie des voiries et des trottoirs ne soit pas remise en cause.
- L'ensemble des dispositifs prévus dans l'étude préliminaire, excepté la partie de la placette d'entrée située sur la parcelle 5074 (parcelle État Genève) qui devra être développée par les superficiaires (FED) : une étude a été menée pour leurs aménagements extérieurs. Il s'agira d'en prendre connaissance afin d'établir un projet tenant compte de leurs intentions, et si besoin, de leur communiquer les adaptations souhaitées pour assurer une cohérence globale de l'espace-rue.
- La parcelle 453 dont le bâtiment existant, abritant la maison du skate, est voué à la démolition : l'aménagement de cette parcelle, appartenant à la FMCV, est compris dans le projet et devra être conçu en cohérence avec le dispositif prévu au droit de l'avenue Henri-Golay, tout en tenant compte des servitudes de passage (future (rouge) et nouvelle (SIS en bleu)) ainsi que du projet de parc prévu au cœur du secteur D et scindé en 2 phases (voir page 19).
- Pour la partie assainissement, il faut préciser que le périmètre du projet est étendu jusqu'à l'extrémité nord de la rue Jean-Simonet.

La future cession (en jaune) prévue par le PLQ 29461 et une partie de la future servitude de passage public (sur parcelles 2314 et 2303, en rouge) prévue par le même PLQ ne font pas partie du périmètre du projet, mais doivent être néanmoins prises en considération par cette étude pour s'assurer que les travaux projetés sur le domaine public actuel ne soient pas mis en péril par les aménagements extérieurs réalisés dans le cadre dudit PLQ.

## Enjeux, stratégies et objectifs généraux de l'étude

Les principaux enjeux et objectifs généraux de l'étude sont décrits ci-après ainsi que les stratégies retenues pour y répondre :

### ***Lutte contre le trafic routier en transit pour une diminution du bruit et une meilleure qualité de l'air dans le respect des normes***

Le secteur du projet est soumis aux nuisances (bruit et pollution de l'air) des usagers utilisant les infrastructures de transport situées à proximité immédiate du quartier (avenue de l'Ain, réseau routier de quartier, train). Par ailleurs, des études de trafic et d'origine-destination réalisées sur le secteur font remonter un fort niveau de trafic lié au transit sur l'avenue Henri-Golay. Cette situation risque de perdurer avec la création de l'accès au quartier via la rue Jean Simonet prévue dans le PDQ.

Même si la fermeture au trafic TIM au sud de l'avenue Henri-Golay est planifiée dans le cadre des mesures de mobilités prévues par le PDQ, il est probable que les TIM préféreront toujours accéder par le futur accès depuis l'avenue de l'Ain sur la rue Jean-Simonet puis emprunter l'avenue Henri-Golay pour rejoindre l'avenue de Châtelaine et ainsi éviter d'utiliser le carrefour à feux de l'Écu (qui de surcroît sera, pendant un certain temps, en travaux en lien avec la future halte CFF et l'arrivée du BHNS).

Pour réduire significativement ces nuisances, il convient donc d'agir sur le trafic de transit (comme l'exige le PDQ Concorde), la vitesse maximale autorisée dans le quartier et diminuer le nombre de véhicules motorisés au profit de la mobilité douce. Sur ce dernier point, le réseau de quartier doit permettre d'assurer des connexions MD continues et fiables vers le réseau structurant (voie cantonales, VVA). Le rabattement des habitants et employés du quartier vers le réseau de transport collectif est également recherché.

***Lutte contre les îlots de chaleur pour atteindre une situation bioclimatique favorable***

Les îlots de chaleur urbains sont importants dans ce secteur fortement urbanisé avec les nombreuses infrastructures susmentionnées et amenés à se densifier (secteur T, secteur L, secteur C, secteur D). Selon l'analyse climatique GEONET, le secteur Concorde est identifié majoritairement avec des situations bioclimatiques projetées diurne et nocturne moyenne à défavorable. Le choix de matériaux adaptés, l'augmentation de la canopée et la végétalisation des espaces publics, tout en valorisant les eaux de pluie, sont autant de stratégies possibles pour y remédier.

***Appropriation des espaces publics par l'ensemble des habitants***

À la Concorde, il existe peu d'espaces non bâtis et les micro-espaces voués à la vie sociale sont de moins en moins nombreux et distribués de manière discontinue et isolée. La mise à disposition de certains espaces publics en faveur des piétons s'avère donc indispensable pour renforcer ou créer du lien social, mais aussi pour animer les axes inter-quartiers.

***Désenclavement du quartier pour renforcer le sentiment d'ouverture avec les autres quartiers environnants***

Selon leur emplacement, les nouveaux espaces publics auront aussi une fonction d'ouverture sur l'extérieur du quartier.

Le désenclavement passe aussi par l'amélioration des connexions des cheminements publics reliant les différents lotissements avec l'avenue Henri-Golay et la rue Jean-Simonet.

Par ailleurs, la conception d'espaces différenciés et singuliers, propices à la convivialité, sera aussi intégrée dans les réflexions au cours de l'étude.

***Développement de la structure paysagère au sein du quartier et avec les quartiers environnants afin d'assurer une cohérence d'ensemble***

Le quartier de la Concorde est verdoyant mais ses espaces verts sont limités à des jardins privés. Les voies de circulation actuelles sont autant d'obstacles empêchant la réalisation d'un véritable maillage paysager structurant, cohérent et connecté avec les bosquets urbains environnants. Ainsi, la transformation de l'avenue Henri-Golay, non seulement en un véritable axe vert entre la voie ferrée et l'avenue de l'Ain mais aussi pour renforcer le réseau paysager à l'échelle du quartier, permettront de répondre à cet enjeu majeur.

***Valorisation des eaux pluviales, à considérer en tant que ressources et non pas comme une contrainte***

Face aux conséquences du dérèglement climatique, la gestion durable des eaux pluviales doit devenir un enjeu clé du projet. Des pratiques « nouvelles » de type « Eau en ville » sont à considérer pour mieux valoriser l'eau et limiter les rejets dans le réseau. La préservation et la valorisation de cette ressource doit être considérée comme un des enjeux clés du projet.

***Lutte contre l'insalubrité***

La présence d'encombrants sur l'espace public pose de sérieux problèmes tant sanitaires et visuels que de mobilité. Trouver des emplacements adaptés afin de libérer l'espace public représente un défi majeur de cette étude.

## Objectifs spécifiques et actions envisagées

### *Avenue Henri-Golay Sud (tronçon entre la voie ferrée et l'avenue de l'Ain) et rue Jean-Simonet (tronçon entre chemin du Croissant et avenue Henri-Golay)*



Figure 8 – Tronçon avenue Henri-Golay Sud et rue Jean-Simonet (étape 2)

Au vu des enjeux présentés ci-dessus, les objectifs spécifiques du projet de réaménagement de l'avenue Henri-Golay, entre la voie ferrée et l'avenue de l'Ain, et les actions qui en découlent sont :

- La création et la pacification de l'espace-rue permettant de favoriser et prioriser les modes de déplacements doux, soit :
  - La fermeture de l'avenue au trafic de transit par la mise en place de deux impasses au sud et au milieu de l'avenue :

Pour ces deux impasses, les véhicules de secours ainsi que les services de récupération des déchets et de la voirie seront toujours autorisés à passer au droit des fermetures : les modalités de passage et/ou de rebroussement sont encore à préciser.

Il convient de souligner que lorsque le projet sera achevé, l'avenue Henri-Golay ne fera plus partie du réseau routier communal primaire mais sera déclassée en tant que réseau communal secondaire (équivalent à du réseau de quartier).

- Le déplacement du stationnement en sous-sol :

Le déplacement du stationnement en sous-sol, inscrit au PDQ Concorde, doit être le vecteur d'une requalification ambitieuse de ces espaces publics avec la création de nouvelles identités. Néanmoins, l'existence d'accès à des parkings souterrains (parking souterrain au droit du 1, rue Jean-Simonet, pour les immeubles sis au 1, rue Jean-Simonet et au 22 – 32 avenue Henri-Golay, ainsi que le parking en surface pour les habitants des immeubles sis au 34 à 38 avenue Henri-Golay - bâtiment UBS) devront être intégrés dans les réflexions menées au cours de cette étude.

L'implantation des places vélos et deux-roues motorisés (2RM) ainsi que les places pour personnes à mobilité réduite (PMR) et livraisons sera aussi à questionner (nombre et emplacements).

- La modification du régime de circulation actuellement en zone 30. L'étude devra :

- évaluer sur ces deux tronçons (soit sur l'avenue Henri-Golay et la rue Jean-Simonet entre le chemin du Croissant et l'avenue Henri-Golay), l'opportunité de mettre en place un régime de circulation plus adapté au contexte du projet (par exemple une zone 20 impliquant la suppression des trottoirs), cela au regard des deux fermetures au trafic motorisé prévues sur l'avenue, mais en tenant compte aussi des circulations TIM relatives aux deux parkings précités et,

- préciser le périmètre exact de ce nouveau régime.

- Le réaménagement complet de l'avenue Henri-Golay afin d'offrir des espaces qualitatifs, généreux et sécurisés pour la mobilité douce : les réflexions liées à ce réaménagement sont bien entendu étroitement liées aux mesures énoncées ci-avant.

- La création d'un axe vert le long de l'avenue Henri-Golay, soit :

- La réalisation de frontages privés et publics de façade à façade permettant la mise en valeur de l'espace-rue mais aussi une meilleure intégration urbaine des bâtiments existants ;

- La mise en valeur des parcs publics ou privés existants en améliorant leurs ouvertures et leurs connexions aux différentes rues et placettes ;

- La mise en valeur des arbres d'envergure ou historiques existants, situés tant dans le périmètre du projet qu'à l'extérieur de celui-ci ;

- La plantation d'arbres le long de l'avenue Henri-Golay permettant non seulement d'augmenter le taux de canopée, mais aussi de briser la linéarité de l'avenue et d'assurer une meilleure intégration des parcs sur l'espace-rue.

- La création d'un chapelet d'espaces publics identitaires à échelle humaine permettant la mise en réseau des différents lotissements au sein du quartier, mais aussi avec ceux situés en dehors de celui-ci :

- Réalisation de micro-placettes équipées le long de l'avenue Henri-Golay et de la rue Jean-Simonet selon les propositions de l'étude préliminaire.

- L'amélioration des connexions inter et intra-quartiers avec le projet se traduisant par la mise en valeur (tant au niveau de la visibilité et de l'attractivité que de la mobilité) des entrées des cheminements connectés avec la rue Jean-Simonet et l'avenue Henri-Golay (au bénéfice d'une servitude de passage) et permettant des connexions entre lotissements ou avec des espaces publics situés à l'intérieur du quartier.

- L'augmentation du taux de canopée et la diminution de l'albédo.

À l'échelle de ce projet, il est aussi important de créer de petits îlots de fraîcheur de proximité pour les usagers du quotidien. Ainsi, des solutions positives à long terme concernant la qualité de l'environnement urbain, telles que l'arborisation des espaces ouverts, la préservation des sols naturels ou le choix de

matériaux à faible capacité d'absorption et de stockage de chaleur, complétées par des mesures de type « nature en ville », répondront à cet objectif prioritaire tout en assurant une intégration paysagère de qualité. Ces mesures devront aussi contribuer de manière substantielle à la biodiversité. Des mesures de désimperméabilisation, de reverdissement et d'aménagement de surfaces vertes de qualité seront aussi privilégiées : elles seront développées en y intégrant les bonnes pratiques en matière de gestion des eaux, comme cela sera le cas pour les mesures d'arborisation (voir ci-dessous).

Le projet cherchera à respecter l'objectif cantonal d'un taux de canopée à 30% à l'horizon de pleine maturité des plantations (10, 15 ou 20 ans) et privilégiera le choix d'essences indigènes, en cohérence avec celles déjà existantes dans le quartier.

- Une gestion vertueuse des eaux pluviales en milieu bâti

Le concept de gestion des eaux pluviales de surface sera traité comme composante majeure du projet d'espace public en veillant à les valoriser au mieux en tant que ressource à part entière en fonction des usages possibles afin de minimiser les rejets dans le réseau (y.c. ceux issus du privé). Les mesures proposées de type « eau en ville » seront étroitement liées à l'arborisation et à la végétalisation des espaces publics. L'aménagement de ces espaces végétalisés devra permettre a minima de stocker et de potentiellement réinfiltrer les pluies d'intensité faible à moyenne. L'opportunité d'intégrer dans la conception de ces espaces, une fonctionnalité de stockage et d'évacuation à moindre dommage des débits de ruissellement consécutifs à des épisodes pluvieux extrêmes, devra également être considérée. La problématique de la valorisation de l'eau pluviale devra être intégrée dans les réflexions dès le début des études et tout au long du développement du projet. La valorisation de l'eau doit aussi être considérée comme faisant partie également des enjeux liés à la lutte contre les îlots de chaleur.

- Un système d'assainissement fonctionnel et optimisé

Afin de ne pas surcharger la STEP d'Aïre en cas d'orage, il convient de limiter les apports d'eaux mélangées dans le réseau dédié aux eaux usées : en particulier, le projet devra évaluer la pertinence de séparer ou non les eaux sur l'avenue Henri-Golay sur la base du rapport d'avant-projet sommaire établi en 2020 (tronçon nord entre la rue Jean-Simonet et le pont Henri-Golay) et en tenant compte du concept de gestion des eaux pluviales retenu. Il est à noter que le collecteur d'eaux usées sous la rue Jean-Simonet doit faire l'objet d'un gainage qui fait aussi l'objet du présent projet. Il conviendra également de clarifier l'origine des apports en amont du réseau d'eaux mélangées située sous l'avenue Henri-Golay.

- Un éclairage adapté à l'espace-rue

Un concept d'éclairage public sera développé sur l'ensemble du périmètre concerné (y.c. le tronçon de la rue Jean-Simonet – étape 1) permettant de sécuriser les mobilités douces, tout en participant à la qualité du lieu et en limitant l'impact sur la biodiversité et en considérant également les projets d'éclairage des projets connexes. Les réflexions seront aussi basées sur le plan lumière communal en cours d'élaboration.

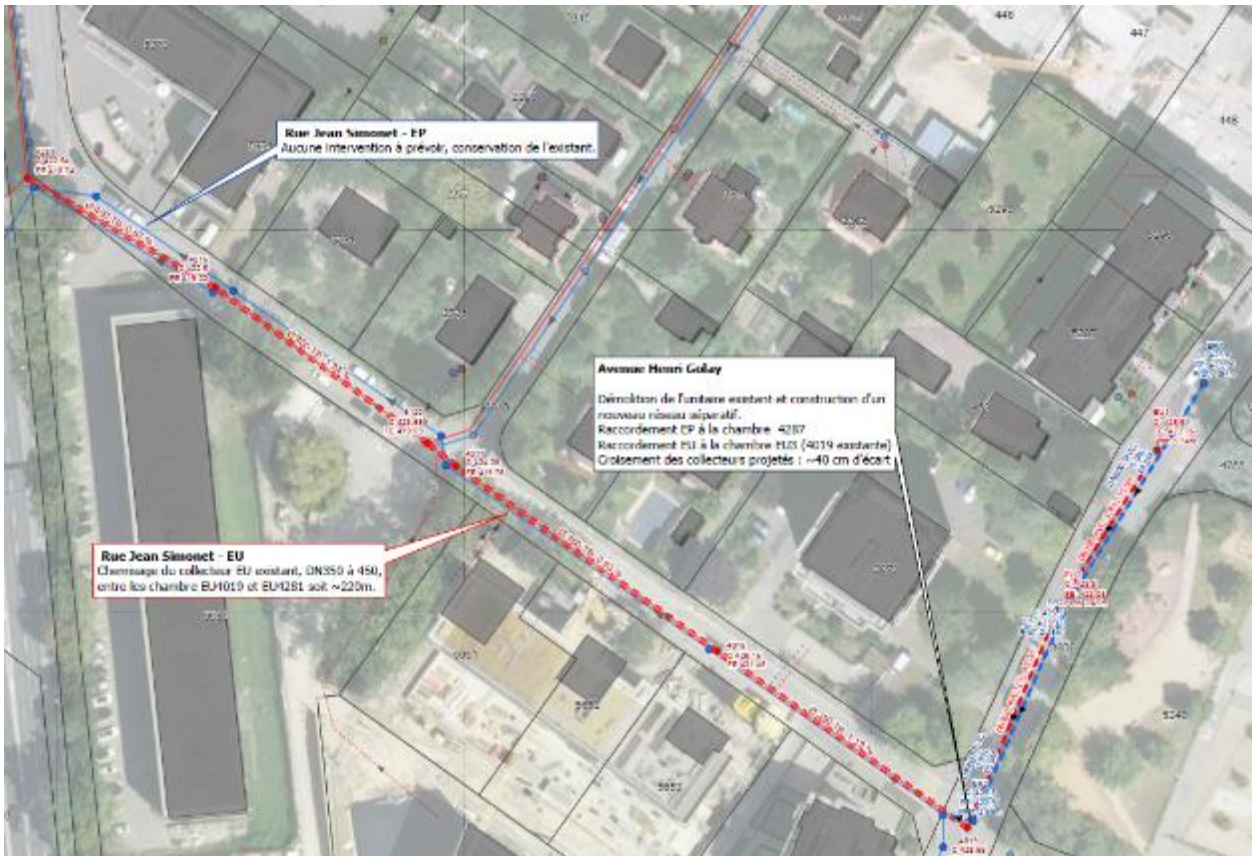


Figure 9 – Principe retenu dans le rapport d'avant-projet sommaire établi en 2020 concernant les travaux d'assainissement sur l'avenue Henri-Golay et la rue Jean-Simonet et à confirmer dans le cadre de cette étude

- Des zones dévolues aux encombrants et permettant de libérer l'espace public

Afin d'éviter la dispersion des encombrants sur la voie publique (déplacement des zones de dépôts ou réaménagement de ces zones pour une meilleure intégration au projet), des échanges avec les propriétaires concernés seront menés en cours d'étude afin de trouver une solution adaptée.



**Cas particulier du tronçon Henri-Golay Nord entre la voies ferrée et l'av. de Châtelaine**

Figure 10 - Tronçon Avenue Henri-Golay Nord

Bien que le tronçon de l'avenue Henri-Golay situé au nord des voies ferroviaires ne fasse pas partie du PDQ Concorde, il est légitime de l'inclure également dans le périmètre d'étude. Sur ce tronçon où le transit ne sera plus possible en raison de l'impasse qui sera mise en place au milieu de l'avenue Henri-Golay, il convient de profiter de cette opportunité pour repenser les usages de cet espace afin d'améliorer sa qualité urbaine et de pacifier les déplacements, étant précisé que le flux de trafic TIM sur ce tronçon sera toutefois assez conséquent (nombreux accès à des parkings privés – habitants, activités commerciales et lieu de culte). Par ailleurs, les distances aux façades depuis la rue étant parfois très restreintes et le sous-sol étant très encombrés, les possibilités de concevoir des espaces verts ou dédiés à la mobilité douce dans la même veine que le reste de l'avenue seront assez limitées.

Une analyse de l'opportunité de réduire les cases de stationnement existantes sera menée afin d'identifier les surfaces sur chaussée pouvant être libérées au profit de la mobilité douce ou de la végétalisation.

Les aménagements proposés poursuivront néanmoins les mêmes objectifs précités et complétés des précisions suivantes :

- Libération de l'espace pour la mobilité douce : l'étude évaluera les possibilités offertes par la suppression du stationnement ainsi que la réduction des voies de présélection à l'intersection avec l'avenue de Châtelaine (déjà prévue par le projet BHNS).
- Aménagement de l'espace urbain de façade à façade en mettant en avant les accès des cheminements publics à l'intérieur des quartiers et en valorisant les arbres d'intérêt qui bordent l'avenue. À noter que l'ancienne Voie Verte communale, désormais nommée « Balade de Vernier », débouche sur l'avenue au droit de la parcelle 2111. À préciser aussi que la Ville de Vernier entend développer, dans le cadre du projet de rénovation de l'immeuble administratif communal (IAC) à Châtelaine, une liaison de

mobilité douce plus qualitative entre l'avenue de Châtelaine et l'avenue Henri-Golay (une étude dans ce sens devrait être lancée en 2025).

- Libération des espaces publics actuellement dévolus aux encombrants : hormis la solution consistant à trouver de nouveaux emplacements en dehors des limites avec le domaine public, soit sur fonds privés à l'extérieur ou à l'intérieur des immeubles, d'autres solutions sont à étudier, telles que la réaffectation des édicules dédiés aux déchets (ménagers ou valorisables) en lieu de stockage pour les encombrants.

Concernant le pont Henri-Golay et dans le cadre de son entretien, une inspection visuelle de l'ouvrage accompagnée de différentes investigations permettra d'établir un programme de travaux et un chiffrage, afin d'assurer sa conservation de manière satisfaisante du point de vue technique et à moindre coût. Les travaux d'entretien qui en découleront pourront être réalisés indépendamment du projet routier et ne font donc pas partie du projet : un crédit d'investissement sera soumis dans ce sens au Conseil municipal (dépose prévue à ce jour en 2029).

## Cadre et principes urbanistiques et paysagers

Le projet vouera une importance particulière à :

- la valorisation des arbres existants d'envergure et/ou historiques situés tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du périmètre de projet,
- la valorisation et/ou la reconquête des parcs et espaces publics bordant l'avenue Henri-Golay.

Par ailleurs, les franges (limites) du projet seront traitées pour assurer une cohérence d'ensemble des aménagements projetés avec le tissu urbain existant, en veillant à améliorer les perspectives visuelles depuis l'avenue Henri-Golay en direction des espaces publics ou privés adjacents.

La charte des aménagements extérieurs de l'étude préliminaire servira de référence dans le cadre du développement du projet. Les principes proposés pourront néanmoins différer de ceux adoptés dans la charte, notamment en lien avec les enjeux énoncés ci-avant concernant les évolutions urbaines et paysagères issues des réflexions actuelles relatives au changement climatique.

## Obligations légales liées à la loi 13348 sur l'arborisation, la végétalisation, la mobilité douce et les transports publics dans l'aire urbaine (Contre-projet à l'IN 182) du 21 septembre 2023 et incidences sur le projet de réaménagement de la rue Jean-Simonet - tronçon futur accès Ain-Simonet - ch. du Croissant (étape 1)

L'article 1 al. 2 de la loi 13348 stipule qu'« une surface égale à au moins 8% de la surface totale de la voie publique au sens de l'article 1, lettre a, de la loi sur le domaine public, du 24 juin 1961, située sur les communes de plus de 10 000 habitants est dévolue à des projets d'arborisation, de végétalisation, de mobilité douce et de transports collectifs sur les domaines cantonaux et communaux, conformément aux articles 2 et 3 de la présente loi. Ce pourcentage doit être atteint dans un délai de dix ans dès l'entrée en vigueur de la présente loi. »

Au stade actuel, il n'est pas possible de déterminer le taux de surface qui sera dévolu au respect de cette loi : ce taux sera communiqué lorsque le crédit d'investissement pour la réalisation du projet sera soumis pour vote au Conseil municipal (deuxième semestre 2026), soit lorsque le projet définitif sera établi.

## Coûts estimatifs des travaux

À ce jour, le montant total des travaux est estimé à CHF 7'085'000.00 TTC (+/- 30%), dont CHF 1'635'000.00 TTC (+/- 30%) pour les travaux d'assainissement. Ces coûts seront précisés au fur et à mesure de l'avancement de l'étude.

## Contenu du crédit d'étude

À partir des enjeux, objectifs et mesures présentés supra, le crédit d'étude comprend l'ensemble des prestations (incluant aussi les investigations de terrain) requises pour l'établissement :

- d'un projet définitif de réaménagement urbain portant sur l'ensemble du périmètre d'étude, comprenant également la réhabilitation et la mise en séparatif du réseau d'assainissement sur les tronçons concernés ;
- d'un programme de travaux d'entretien du pont Henri-Golay sur la base des inspections à mener sur ledit ouvrage.

Ces prestations seront menées par les spécialistes suivants : architecte-paysagiste, ingénieur civil, ingénieur hydraulicien/hydrologue, ingénieur mobilité/circulation, ingénieur en environnement, concepteur lumière, expert en ouvrage d'art, géomètre, spécialiste « nature en ville », etc.

Elles porteront sur les phases SIA suivantes :

Phases	Phases partielles
3 Étude du projet	31 Avant-projet 32 Projet de l'ouvrage 33 Procédure de demande d'autorisation
4 Appel d'offres	41 Appels d'offres, comparaison des offres, propositions d'adjudication

La présente délibération permet donc de financer les prestations et investigations requises jusqu'à l'établissement des dossiers d'appel d'offres travaux.

Par ailleurs, le crédit d'étude inclut aussi les prestations nécessaires pour l'étude du parc prévu sur le secteur D de la Concorde (PLQ 29 461) : cette étude aboutira à deux images distinctes du parc en tenant compte du maintien (phase 1), puis de la démolition (phase 2) de la maison du skate qui surviendra au plus tard lorsque les parcelles 2302 et 2314 seront libérées. Ainsi, deux périmètres d'étude distincts sont à considérer. L'aménagement d'une partie du futur parc serait donc envisageable tout en maintenant la maison qui abrite à ce jour le musée du skate. À noter que le projet urbain devra faire en sorte que les aménagements prévus soient compatibles avec ces deux images directrices.



Figure 11 – Périmètre du parc du secteur D en phase 1

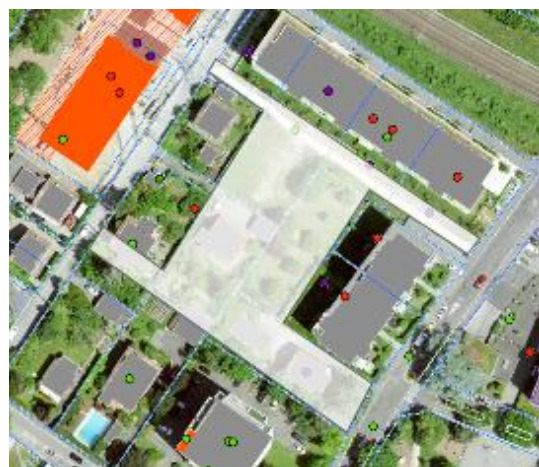


Figure 12 – Périmètre du parc du secteur D en phase 2

## Montant du crédit d'étude

Le montant estimé des études est de CHF 800'000.00 TTC décomposé comme suit :

Composantes	CHF
Honoraires Etudes (SIA 31, 32, 33, 41) y.c. géomètres	624'000.00
Investigations de terrain (géotechniques, infiltrations, etc)	20'000.00
Propections de biens-fonds et passages caméra	15'000.00
Prestations CFF - pont Henri-Golay	10'000.00
Investigations - pont Henri-Golay	20'000.00
Etude image du parc	30'000.00
Sous-total	719'000.00
Divers et imprévus - 3%	20'000.00
Sous-total	739'000.00
TVA (8.1%)	59'859.00
Total	798'859.00
Total arrondi	800'000.00

**Planning prévisionnel**

Début du mandat	Février 2025
Phase avant-projet	6 mois
Phase Projet de l'ouvrage	5 mois
Dépôt de l'autorisation de construire	1 <sup>er</sup> trimestre 2026
Dossiers d'appel d'offres travaux	4 mois (lancement mi 2026 + analyse offre)
Début (estimation) et durée des travaux	Début 2027 – mi 2028 (18 mois de travaux max)

Comme évoqué plus haut, un crédit d'investissement sera déposé en 2026 au Conseil municipal pour le financement des travaux en lien avec le projet d'aménagement urbain.

**Plan pluriannuel des investissements (PPI) 2025**

Sur la base de la redéfinition du périmètre et des ambitions du projet décrites plus haut et développées au cours de cette année, ainsi que de la mise à jour des données financières, le montant et la planification des investissements inscrits dans le cadre du budget 2025 sont les suivants :

Crédit d'étude de CHF 800'000.00 TTC destiné au projet de réaménagement et d'assainissement de l'avenue Henri-Golay et la rue Jean-Simonet (étape 2)

	Crédit Total	Budget 2025	2026	2027	2028
Avenue Henri-Golay, rue Jean-Simonet (étape 2) – Aménagement - Étude	620'000.00	465'000.00	155'000.00		
Avenue Henri-Golay, rue Jean-Simonet (étape 2) – Assainissement – Étude	180'000.00	135'000.00	45'000.00		

Tableau 1 - PPI 2025 - Avenue Henri-Golay, rue Jean-Simonet (étape 2) - Etude

À noter que le montant des études d'assainissement, qui sera remboursé par le FIA (Fonds intercommunal d'assainissement) sous forme de loyers à l'achèvement des travaux, a été déterminé sur la base du ratio : coûts des travaux d'assainissement / coûts totaux des travaux, soit un ratio fixé à 22.5%. Le montant inscrit de CHF 180'000.00 TTC est donc susceptible d'être modifié en fonction du coût final des études d'assainissement qui doit aussi être soumis à la validation du FIA.

### Coûts connexes

Le calcul des coûts connexes génère les coûts annuels suivants :

Nature	Désignation	Coût /revenu annuel - CHF
33	Amortissements du patrimoine administratif	25'167.00
34	Charges financières	16'000.00
46	Revenus de transfert (FIA)	-4'500.00
<b>Total</b>		<b>36'667.00</b>

L'amortissement de ce crédit d'étude se fera conjointement avec le crédit de réalisation.

Au bénéfice de ces explications, nous vous recommandons, Mesdames et Messieurs les Conseillers municipaux, l'acceptation du projet de délibération ci-après.

Mathias BUSCHBECK  
Conseiller administratif

Vernier, le 4 novembre 2024

**DA 400 – 24.11**

**Délibération du Conseil municipal de Vernier**

relative à un

**CRÉDIT D'ÉTUDE DE CHF 800'000.00 TTC DESTINÉ AU PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT ET D'ASSAINISSEMENT DE L'AVENUE HENRI-GOLAY ET LA RUE JEAN-SIMONET (ÉTAPE 2)**

Vu le Plan Directeur de Quartier intitulé PDQ Concorde n°29816-167-540 et adopté en février 2013 par le Conseil d'État le 3 novembre 2021 ;

vu l'étude préliminaire du secteur Concorde Libellules du mois d'avril 2019 ;

vu les différents projets d'infrastructures et les chantiers en cours d'exécution dans le quartier de Concorde ;

vu l'avant-projet sommaire sur la mise en séparatif sous l'avenue Henri-Golay et la vérification hydraulique sous la rue Jean Simonet du mois d'août 2020 ;

vu l'exposé des motifs ;

vu le rapport de la commission du génie civil et des équipements du ..... ;

conformément aux articles 30, alinéa 1, lettres e), k) et m) et 50 de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984 ;

sur proposition du Conseil administratif ;

le Conseil municipal

**décide**

- 1 d'ouvrir au Conseil administratif un crédit d'étude de CHF 800'000.00 TTC destiné au projet de réaménagement et d'assainissement de l'avenue Henri-Golay de la rue Jean-Simonet (étape 2) ;
- 2 de comptabiliser cette dépense dans le compte des investissements, puis de la porter à l'actif du bilan dans le patrimoine administratif ;
- 3 en cas de réalisation du projet, ce crédit d'étude sera intégré au crédit principal, qui sera voté ultérieurement, afin d'être amorti conjointement à celui-ci ;
- 4 en cas de non-réalisation du projet, ce crédit d'étude sera amorti au moyen de 1 annuité, dès l'année de son abandon ;
- 5 de prendre acte qu'une partie de ce crédit sera financée à hauteur de CHF 180'000.00 au moyen des loyers versés sur 40 ans par le Fonds intercommunal d'assainissement (FIA) conformément à la loi sur les eaux, qui seront comptabilisés annuellement dans le compte de résultats sous la rubrique n° 72.46, après approbation du décompte final du chantier par le Conseil du FIA ;
- 6 en cas de non-réalisation des travaux d'assainissements liés à ce crédit d'étude, les dépenses effectives seront amorties au moyen de 1 annuité, versée par le Fonds intercommunal d'assainissements (FIA), sous réserve de l'accord du conseil du FIA.

