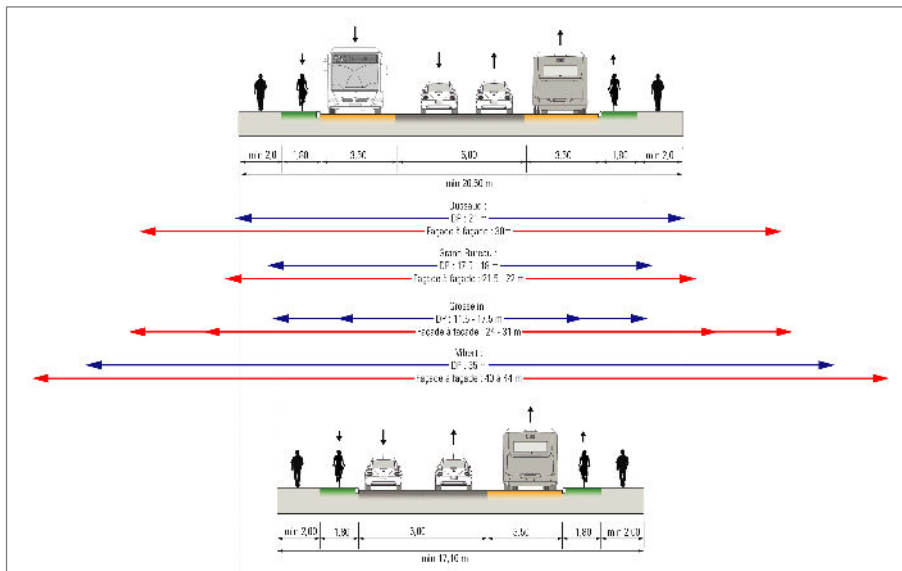


Transformer des voiries diverses en un boulevard urbain structurant et liant



Gabarits minimums pressentis et domaine public à disposition

Le projet Praille Acacias Vernets (PAV) représente une opportunité de développement unique pour Genève et Carouge. Il s'agit de transformer la plus grande et ancienne zone industrielle et artisanale genevoise, située en continuité du centre-ville, en un ensemble de quartiers urbains mixtes où il fera bon vivre et travailler.

Parmi le réseau des voies du PAV, l'axe constitué des rues François-Dussaud, Ronzades, Grand-Bureau, Jacques-Grosselin et Vibert, prendra un rôle majeur de liaison et d'irrigation de l'ensemble des quartiers et polarités du site. Cet axe se compose aujourd'hui de segments aux caractéristiques fonctionnelles et morphologiques diverses. Le défi principal du projet est de transformer cet axe à la fois en espace public majeur et en voie d'accès multimodale et fonctionnelle.

Il est rapidement apparu que pour rendre possible un espace public de qualité, le paradigme habituel de définition du partage de l'espace-rue devait être inversé. Il a donc été préconisé d'opter pour un dimensionnement « par l'offre », consistant à définir un aménagement en mesure de satisfaire les objectifs prioritaires du projet (espace public, nature en ville, multimodalité, etc.) puis à en déduire les emprises de chaussée et les charges de trafic compatibles, plutôt que pour la méthode usuelle d'un dimensionnement « par la demande » des modes motorisés dont dépendent ensuite les autres fonctionnalités pouvant être accueillies.

Ainsi par exemple, le partage entre modes de transport a été défini en partant des façades, pour attribuer en premier lieu les espaces requis aux piétons et cyclistes, puis aux transports publics et finalement au trafic individuel motorisé. Sur les tronçons les plus larges, un gabarit maximal de 3 voies de circulation en section (voie bus comprise) a été retenu pour la chaussée. Sur les tronçons les plus contraints, le parti choisi a été d'organiser un itinéraire TP efficace sur des voiries parallèles dédiées à ce mode, et de regrouper les autres modes sur une voirie partagée pour préserver un maximum d'espace qualitatif.

En cohérence avec cette approche et pour en assurer une qualité de fonctionnement, un plafonnement volontariste des charges de trafic a été retenu. Les mesures d'accompagnement à mettre en place à cet effet, sur les axes principaux en amont du boulevard, ont été mis au point dans le cadre d'une étude complémentaire.