

# RÉAMÉNAGEMENT DES CHEMINS EDOUARD-SARASIN ET TERROUX

## PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE



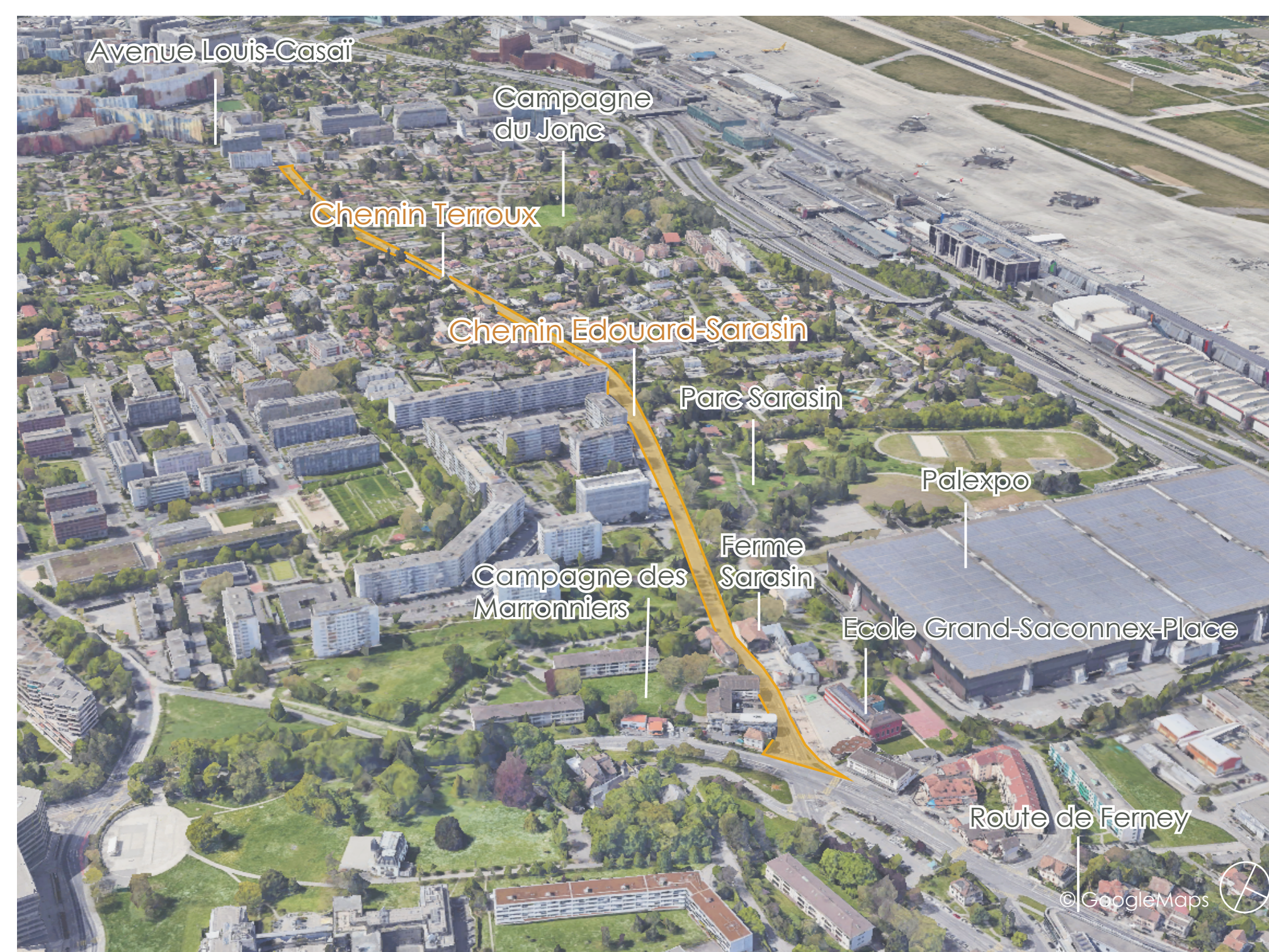
### Contexte

Au cœur d'un territoire en pleine transformation, les chemins Edouard-Sarasin et Terroux jouent un rôle clé dans la structuration des déplacements et la desserte intercommunale.

Cet axe relie à la fois des quartiers résidentiels, des équipements publics, des lignes de transports collectifs, ainsi que des zones d'activités et de détente.

Toutefois, cet axe se caractérise encore par un aspect très routier et un manque d'espaces végétalisés, ce qui le rend peu attractif et peu confortable pour les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite.

La Ville du Grand-Saconnex et la Ville de Meyrin ont ainsi engagé une réflexion de requalification de cet axe pour mieux répondre aux besoins actuels en matière de sécurité, d'accessibilité, de mobilité douce et de qualité de vie.

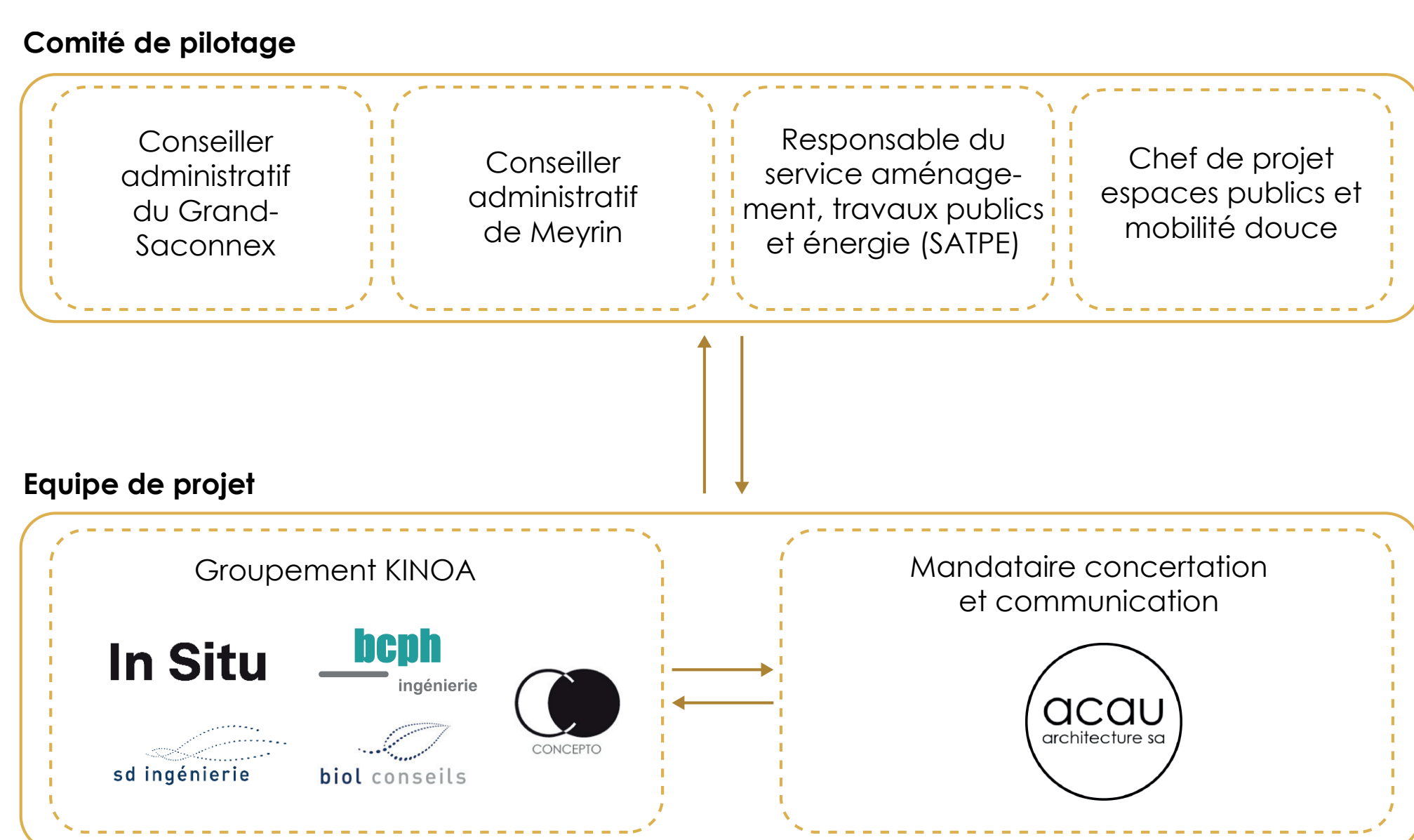


### Périmètre de projet

Le projet concerne la requalification des chemins Edouard-Sarasin et Terroux, entre la route de Ferney et le chemin des Sapins, soit environ 1,4 km de voirie.

Un périmètre dit « de réflexion » inclut également les axes perpendiculaires au tracé, dont notamment le chemin de Taverney et le chemin Jacques-Attenville. Les réflexions de projet tiennent compte des différentes typologies et ambiances de quartiers traversés.

Au total, la surface concernée par le projet s'étend sur un peu plus de 17'000 m<sup>2</sup>, répartie sur les communes du Grand-Saconnex et de Meyrin.



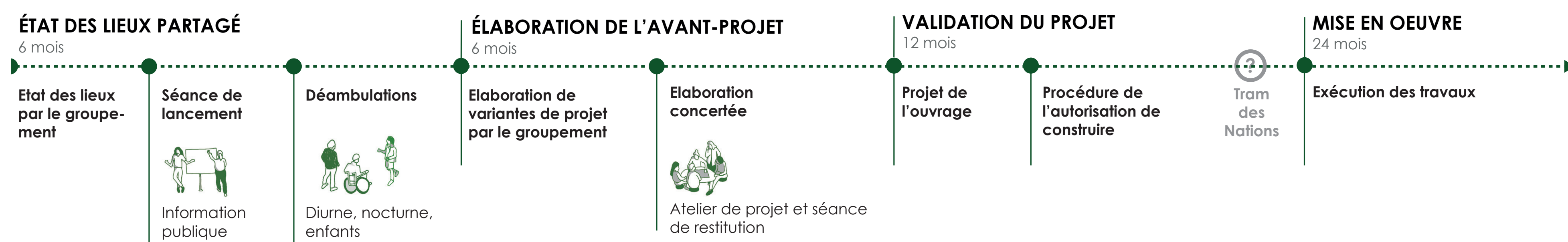
### Démarche de projet

Le projet de requalification des chemins Edouard-Sarasin et Terroux est confié au groupement nommé «KINO A», réunissant des bureaux aux compétences complémentaires : In Situ (pilote et architecte paysagiste), bcph ingénierie (mobilité), sd ingénierie (génie civil), biol conseils (environnement et hydraulique) et Concepto (éclairage).

En parallèle, un mandat de concertation est assuré par le bureau acou architecture, qui collabore étroitement avec le groupement «KINO A» à toutes les étapes du projet. Cette coordination permet d'assurer une cohérence entre les études techniques, la démarche de participation et les attentes de la population tout au long du développement du projet.

Lancé début 2025, le projet a démarré par un état des lieux et l'élaboration d'un avant-projet, nourris par cinq ateliers de concertation publics.

Le processus se poursuivra avec la finalisation du projet de l'ouvrage et la procédure d'autorisation de construire. Les travaux sur l'axe Terroux-Sarasin débuteront après le début du chantier du Tram des Nations.



### Démarche de concertation

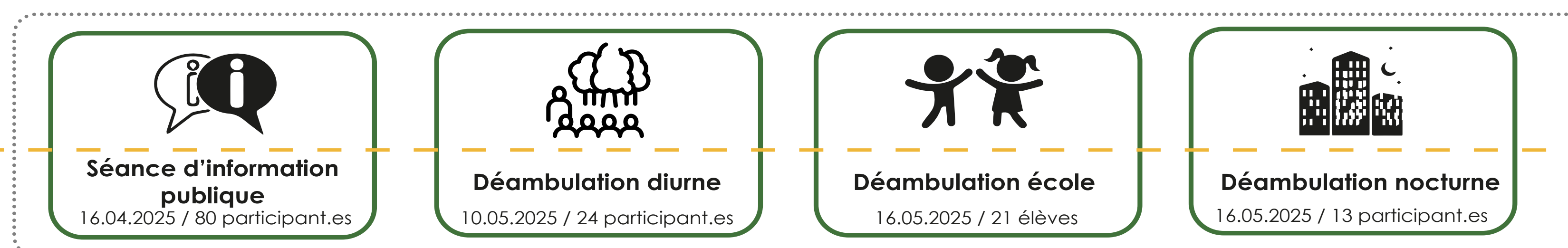
Le projet de réaménagement des chemins Edouard-Sarasin et Terroux a fait l'objet d'une démarche de concertation en parallèle du travail mené par l'équipe de projet.

Cette démarche est intervenue dès la phase d'état des lieux du projet puis s'est poursuivie en phase d'avant-projet. Une séance de restitution publique en fin de phase pour présenter l'avant-projet sera également menée.

Cette démarche de concertation a pour objectifs de :

- S'approprier les enjeux
- Partager ses vécus, besoins, envies
- Echanger avec les acteur.trices du projet
- S'impliquer dans la démarche et pour sa commune

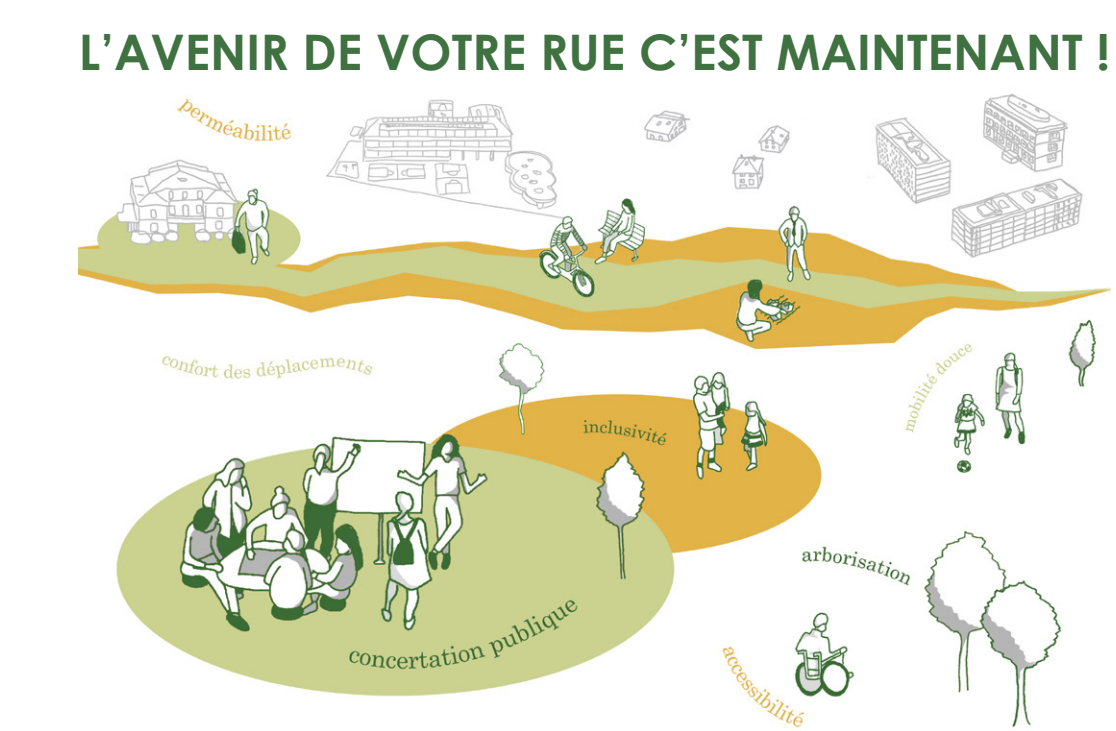
#### Etat des lieux



#### Restitution



#### Avant-projet



#### Etat des lieux partagé



#### ETAT DES LIEUX

La phase d'état des lieux du projet a fait l'objet de 4 séances de concertation entre avril et mai 2025 avec divers publics cibles.

Une première séance d'information publique le 16 avril 2025 à la Ferme Sarasin a réuni environ 80 participant.es, habitant les communes du Grand-Saconnex et de Meyrin. Cette première soirée fut l'occasion de présenter l'équipe de projet, les grands enjeux, l'état des lieux « technique » réalisé par les mandataires en charge du projet, ainsi que le processus de concertation mis en place tout au long de l'étude.

Cette séance d'information publique a ensuite été suivie de trois déambulations le long du chemin Edouard-Sarasin, ainsi que d'ateliers de réflexion en salle. Ces déambulations ont eu pour objectifs de sensibiliser et récolter les vécus, expériences, et besoins de chacun.e. Ces déambulations se sont déroulées :

- Le 10 mai 2025 de 9h30 à 12h00 pour une déambulation diurne, réunissant une vingtaine d'habitant.es des communes du Grand-Saconnex et de Meyrin.
- Le 16 mai 2025 de 13h30 à 16h00 pour une déambulation « enfants » avec des élèves de l'école Grand-Saconnex-Place.
- Le 16 mai 2025 de 20h30 à 23h00 pour une déambulation nocturne, réunissant une quinzaine d'habitant.es des communes du Grand-Saconnex et de Meyrin.

Suite à ces séances, un état des lieux partagé, présenté ci-après, a été établi pour servir de support et lignes directrices à la poursuite du projet.



#### AVANT-PROJET

Suite à la phase d'état des lieux, un atelier de projet a été réalisé avec les habitant.es des communes du Grand-Saconnex et de Meyrin le 18 juin 2025 à la Ferme Sarasin. Cet atelier a réuni environ 35 participant.es.

Lors de cet atelier, l'état des lieux partagé a dans un premier temps été présenté. Puis des sous-ateliers par séquences le long des chemins Edouard-Sarasin et Terroux ont été menés : séquence village, séquence commerces et séquence villas.

Dans chaque sous ateliers, l'équipe de projet était présente pour présenter l'état des réflexions en cours, puis les participant.es ont été invité.es à énoncer leurs remarques lors d'un échange facilité avec l'équipe de projet.

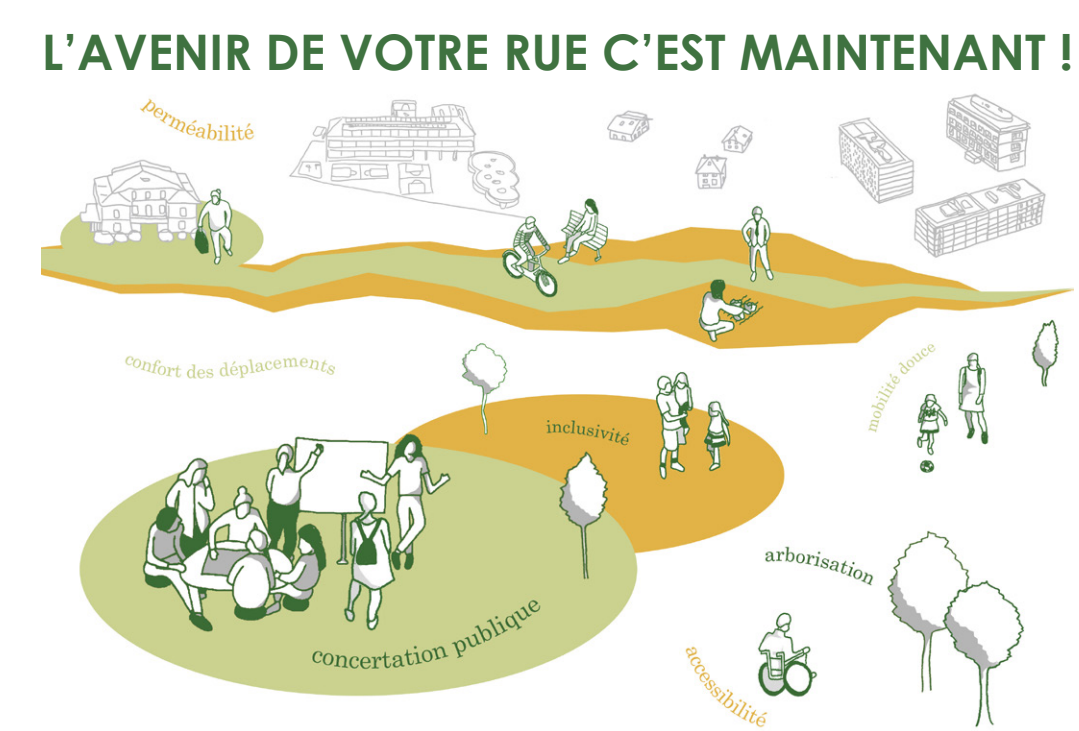
Lors des ateliers de concertation en phase d'état des lieux, la crainte des reports de charges de trafic sur les chemins Edouard-Sarasin et Terroux suite à la future fermeture de la route de Ferney a été largement relevée. C'est pourquoi un sous-atelier sur les charges de trafic a également été mené lors de l'atelier de projet. Les participant.es ont ainsi pu échanger avec l'ingénieur mobilité en charge du projet de réaménagement des chemins Edouard-Sarasin et Terroux.

Le projet partagé issu de l'atelier de projet est restitué ci-après.



# RÉAMÉNAGEMENT DES CHEMINS EDOUARD-SARASIN ET TERROUX

## ÉTAT DES LIEUX PARTAGÉ - SYNTHÈSE GÉNÉRALE



### Réalisation d'un état des lieux partagé avec les participant.es



**1. SÉANCE D'INFORMATION PUBLIQUE**  
Lors de la première étape du processus de concertation, une séance d'information publique s'est tenue le 16 avril 2025.

Cette séance a permis de présenter le contexte du projet de réaménagement des chemins Edouard-Sarasin et Terroux, l'équipe de projet, et de lancer la démarche participative.

Les enjeux liés à la mobilité, à la qualité de vie, à l'arborisation, à la gestion de l'eau ou encore aux nuisances ont été évoqués, invitant les habitant.es à s'approprier le projet et à exprimer leurs besoins, expériences et attentes pour l'avenir de leur rue.



**3. DÉAMBULATION ÉCOLE**  
Public encore peu concerté dans les démarches participatives, une déambulation avec 21 élèves d'une classe de 6-7P (10-12 ans) de l'école Grand-Saconnex-Place a été organisée le 16 mai 2025.

À travers cette balade, ateliers participatifs et sensibles ont été organisés. Les enfants ont pu partager leur perception de la rue à leur hauteur : sécurité, confort, usages, ou encore circulation à pied ou à vélo. Leurs partages d'expériences, regards, sensibles et directs, rappellent l'importance de concevoir une rue inclusive, adaptée aussi aux plus jeunes usager.ères.



**2. DÉAMBULATION DIURNE**  
Une déambulation diurne a réuni les habitant.es le samedi 10 mai 2025. Ce moment de marche collective le long du chemin Edouard-Sarasin a permis de partager sur le terrain les perceptions, les usages quotidiens et les points de tension, en lien à la mobilité, la sécurité, le cadre de vie et les ambiances de l'espace public.

Cette exploration sensible a nourri les échanges entre les participant.es et l'équipe de projet.

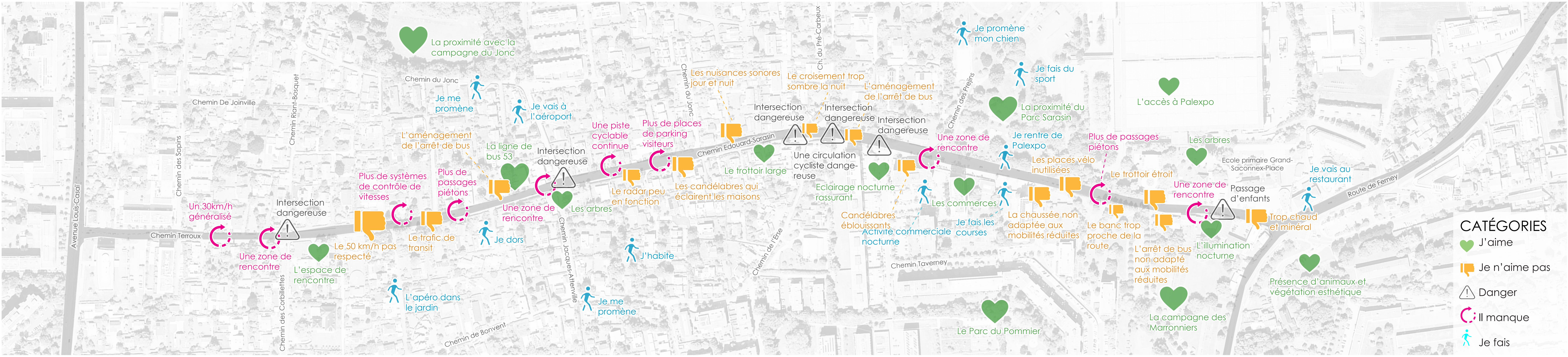
Un atelier sur cartographie a également permis de mieux comprendre la perception de la rue par ses usager.ères.



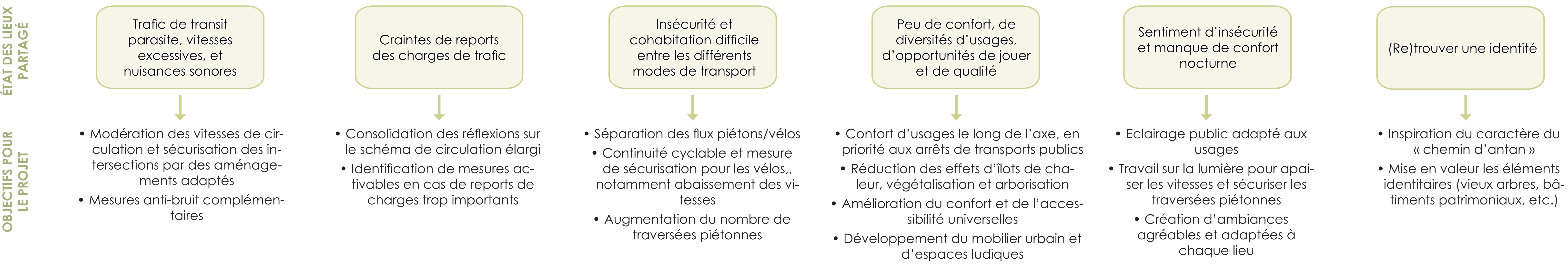
**4. DÉAMBULATION NOCTURNE**  
En arpentant le chemin Edouard-Sarasin de nuit le 16 mai 2025, les participant.es ont pu observer et échanger sur les ambiances lumineuses, leurs ressentis en lien à la sécurité et au confort des déplacements, ainsi que sur les usages spécifiques durant la vie nocturne.

Cette exploration sensible, menée en présence du bureau de conception lumière du projet, a permis de faire émerger des constats précieux sur la qualité de l'éclairage, les zones d'ombre et le besoin de repères visuels.

### Synthèse générale de l'état des lieux concerté

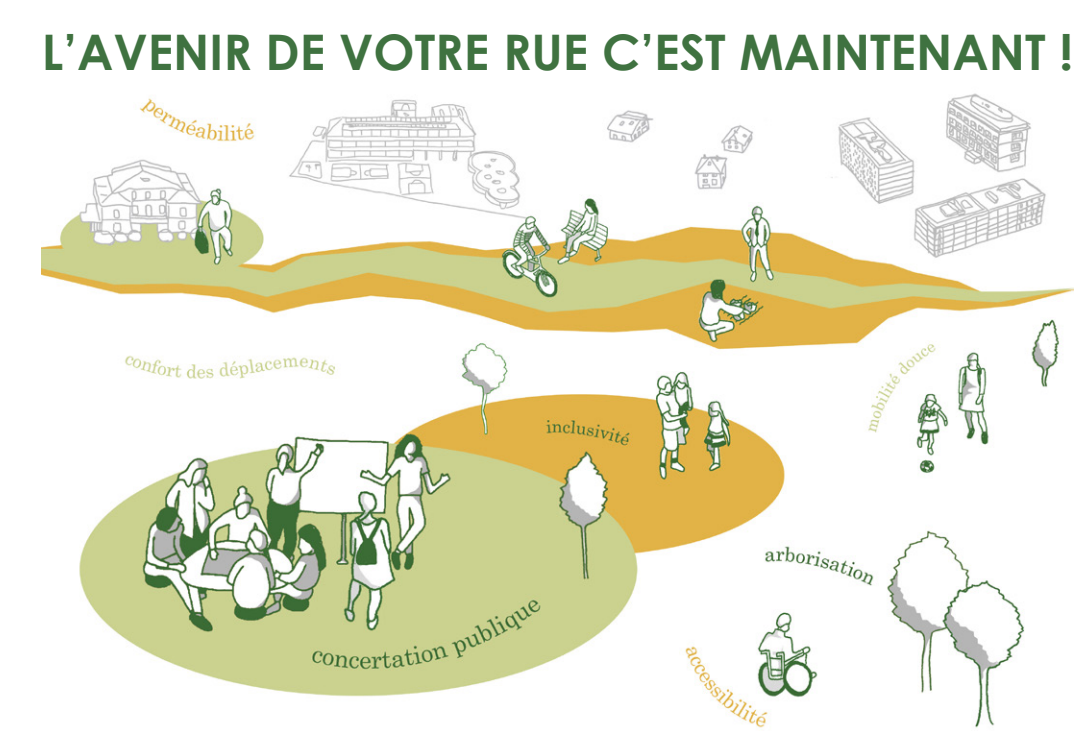


### Enjeux et objectifs clés pour la poursuite du projet

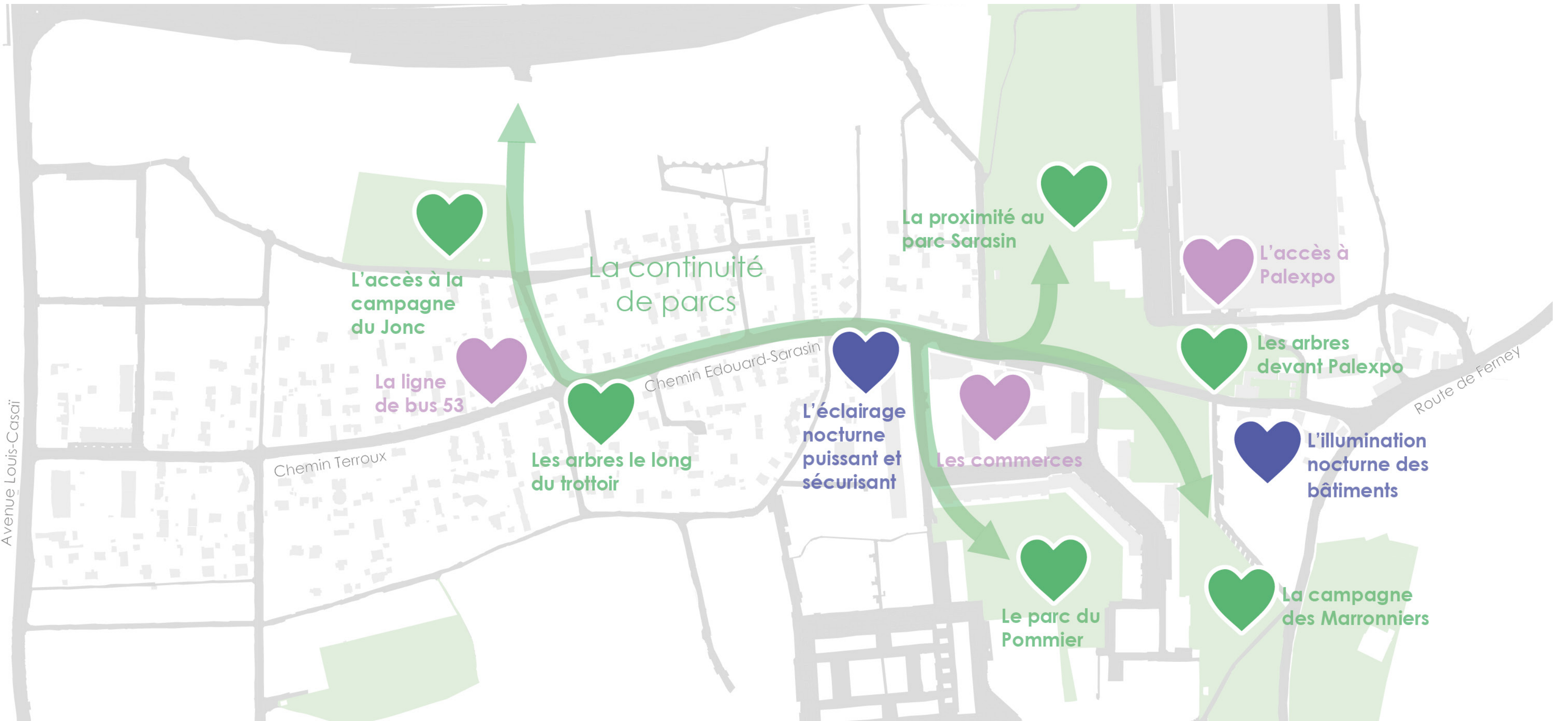


# RÉAMÉNAGEMENT DES CHEMINS EDOUARD-SARASIN ET TERROUX

## ÉTAT DES LIEUX PARTAGÉ - SYNTHÈSE THÉMATIQUE



### Ce que les gens aiment



### Focus nocturne : la rue en clair-obscur

CONFORT, NUISANCES SONORES ET VISUELLES

« La nuit, impossible de dormir les fenêtres ouvertes. J'habite sur le chemin Terroux, et les voitures qui accélèrent ou la musique qu'elles émettent m'empêchent de dormir tranquillement »

« La lumière peut être un moyen pour lutter contre les cambriolages et les voitures qui roulent à une vitesse excessive »

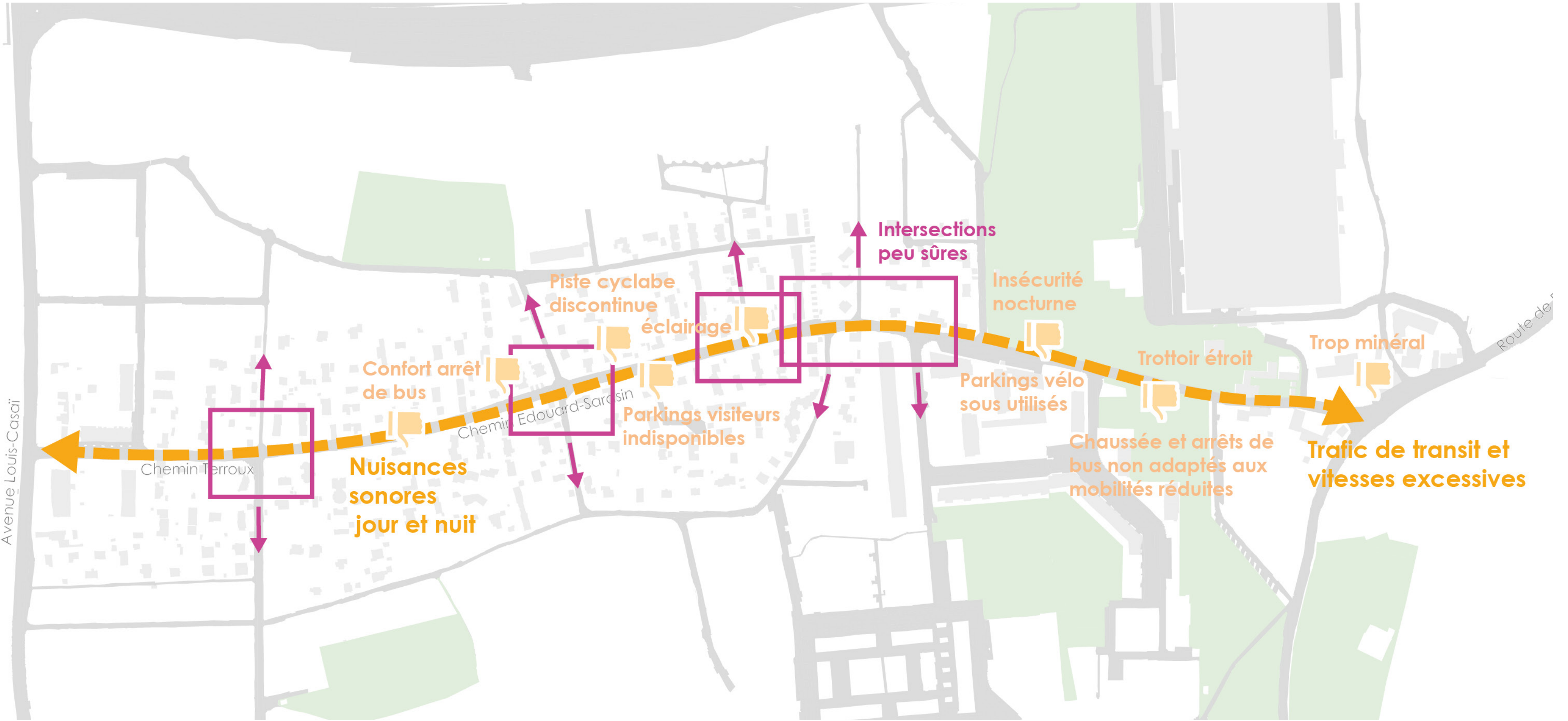
« Les candélabres sont trop hauts et mal réglés, ils éclairent dans mon jardin et ma maison »

« Il faut atténuer les différences entre les voitures aveuglantes et les piétons qu'on voit mal, surtout dans les débouchés en nuit noire »

### LUMINOSITÉ ET SÉCURITÉ



### Ce que les gens aimeraient voir changer



### Focus enfants : la rue à hauteur d'enfant

LA RUE PERÇUE PAR LES ENFANTS



Ce que les enfants aiment : les fresques florales, les poubelles, les voitures lentes et les arbres fruitiers et floraux.

Ce que les enfants n'aiment pas : les camions qui ne voient pas les enfants, les barrières inutiles, le soleil sans abri.



Ce qui les sécurise ou réconforte : l'herbe pour s'allonger, la présence d'arbres, les trottoirs larges.

Ce qui les désécurise : les bandes cyclables sur la route, les passages piétons étroits et les voitures rapides ou imprévisibles.

### LES ENFANTS AMÉLIORENT LEUR RUE

Ce que les enfants ont imaginé pour rendre la rue plus agréable :

#### JOUER

- Idées concrètes : toboggans, murs d'escalade, marelle, skatepark, boucle vélo, peinture au sol
- Idées imaginatives : circuit de karting, accrobranche, centre commercial imaginaire pour enfants, terrains de foot



#### SÉJOURNER / RENDRE PLUS CONVIVAL

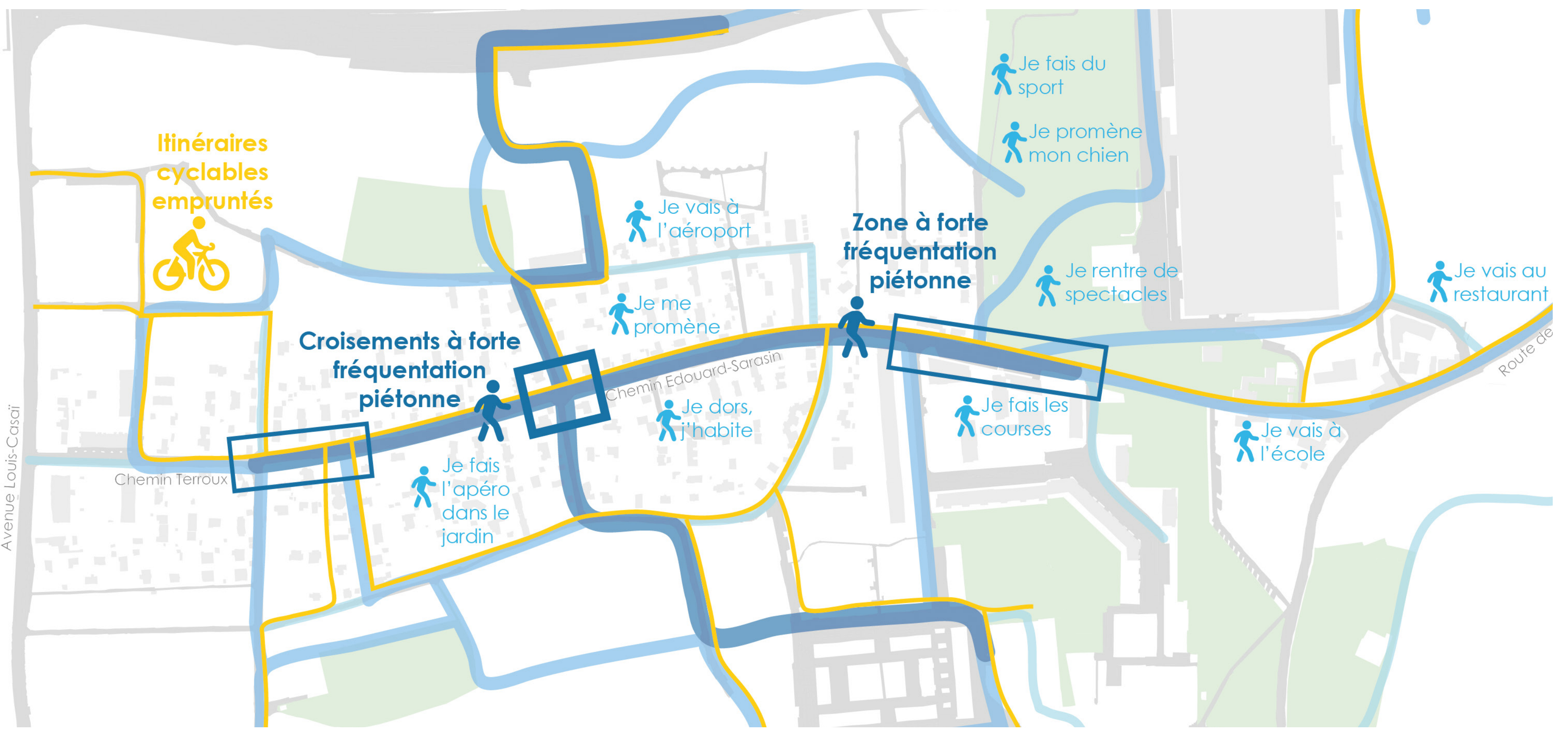
- Idées concrètes : arbres pour ombre, bancs géants, transats, barbecues, parc à chiens, enclos à poules
- Idées imaginatives : tables avec nourriture gratuite, bancs connectés à louer, piste d'atterrissage



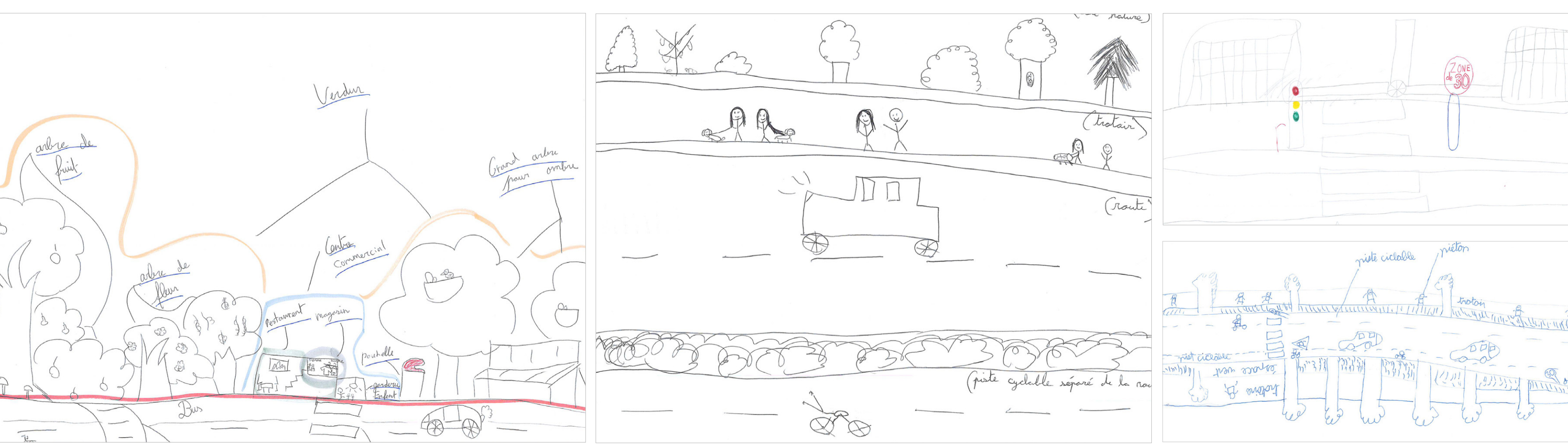
#### RENDRE PLUS PRATIQUE OU SÛR

- Idées concrètes : Toilettes, poubelles de tri, trottoirs élargis, pistes cyclables sécurisées, barrières pour les personnes aveugles, place de jeu sécurisée

### Usages et déplacements à pied et à vélo



### UNE RUE IDÉALE SELON LES ENFANTS



À l'issue de la déambulation, les élèves ont été invités à représenter leur rue idéale à travers le dessin. Leurs productions révèlent une vision d'ensemble cohérente et riche, centrée sur deux grandes aspirations : la sécurité et le confort au quotidien. Les enfants imaginent une rue apaisée, avec une limitation de vitesse à 30 km/h, des traversées bien protégées, une signalétique claire et des circulations distinctes entre piétons, cyclistes et automobilistes. Ils insistent sur la nécessité de séparer les usages grâce à des aménagements concrets comme des pistes cyclables bordées de végétation ou des « petits murs » de protection. Côté confort, leurs souhaits expriment un besoin fort de jeu, de nature et de convivialité : terrains de sport, balançoires, bancs accessibles à tous, arbres fruitiers, espaces pour la faune et points d'eau.

### ENSEIGNEMENTS TRANSVERSAUX

- Plus de jeux et de confort au quotidien
- Vision intuitive du climat urbain : chaleur = route, fraîcheur = arbres
- Grande attention portée aux éléments végétaux
- Propositions imaginatives révélatrices d'envies de convivialité et de sécurité

# RÉAMÉNAGEMENT DES CHEMINS EDOUARD-SARASIN ET TERROUX

## AVANT-PROJET PARTAGÉ - SÉQUENCE VILLAGE

### Réflexions de projet

Les réflexions d'avant-projet menées sur le chemin Edouard-Sarasin au niveau du village du Grand-Saconnex ont fait l'objet d'une présentation aux participant.es lors de l'atelier de projet du 18 juin 2025.

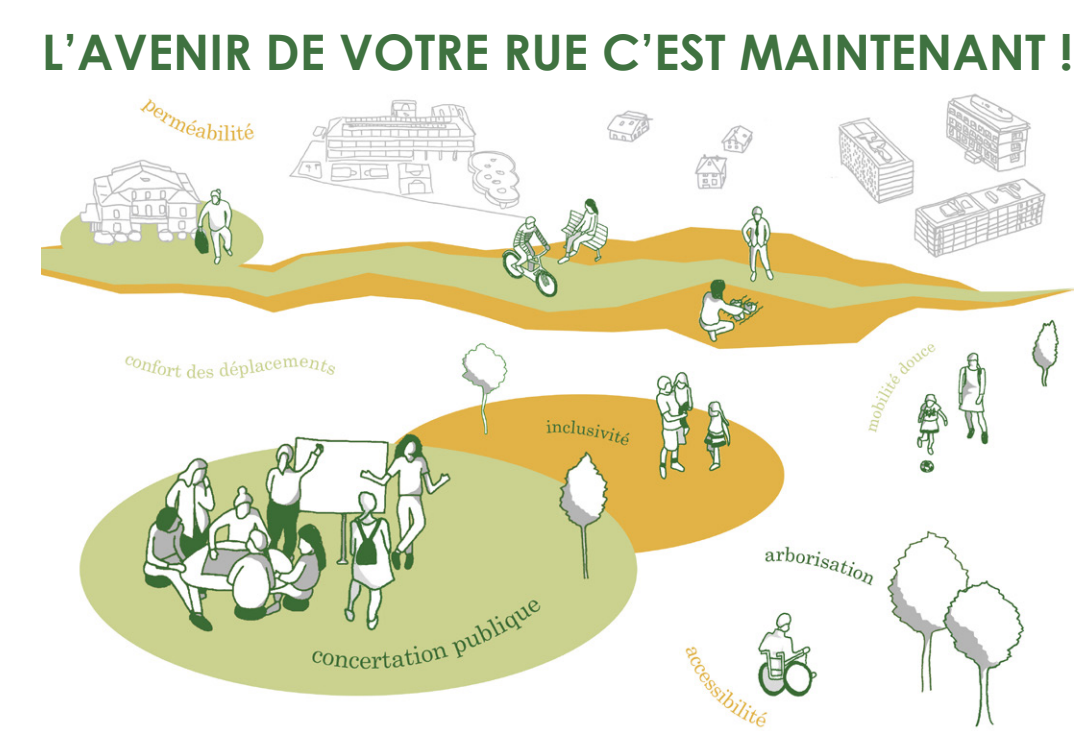
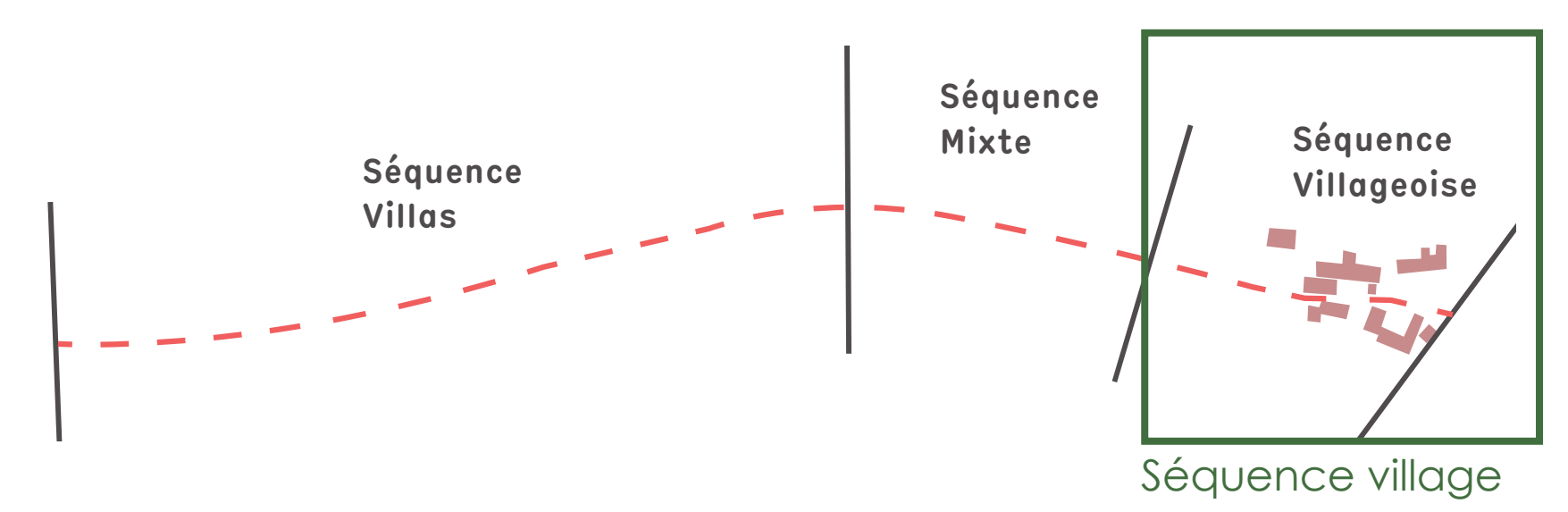
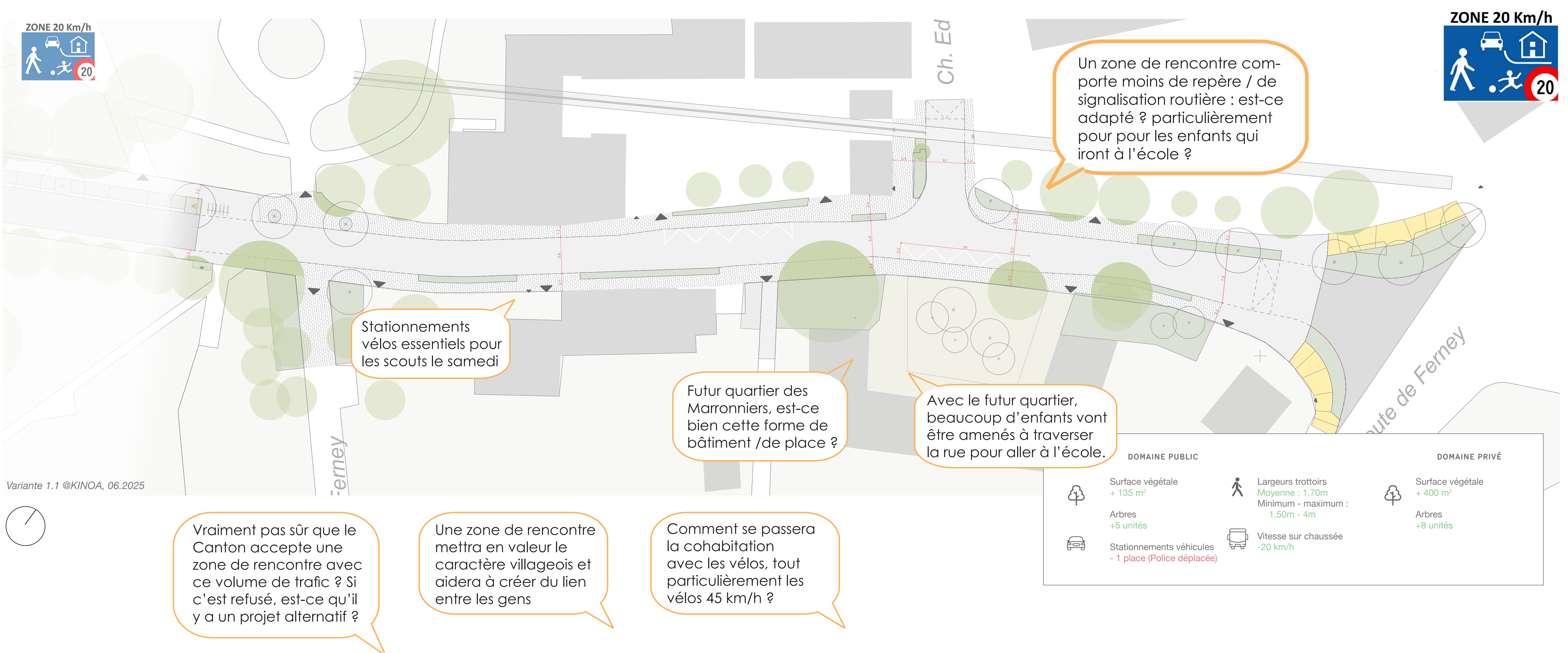
Pour le projet, le groupement KINO A a commencé par s'interroger sur le gabarit idéal pour la séquence. Leur proposition, un gabarit routier étroit, à 5,60 mètres, qui favorise le ralentissement des véhicules et permet de réapproprier des espaces pour les piétons sur tout ce tracé allant de la route de Ferney à l'allée des Marronniers.

De part et d'autre de la route, des « trottoirs à plat », aménagés sans bordures, avec un revêtement différencié. Cette configuration se prête tout à fait à une zone de rencontre (priorité des piétons, vitesses limitées à 20 km/h). Un décroché vertical, marque l'entrée/sortie de la zone. La bande cyclable s'interrompt pour signifier la priorité des piétons.

Plusieurs espaces sont dédiés à des plantations d'arbres, d'arbrustes et de noues paysagères afin d'estomper le caractère routier actuel, de mettre en valeur le bâti villageois et de renforcer la convivialité.

### Remarques des participant.es

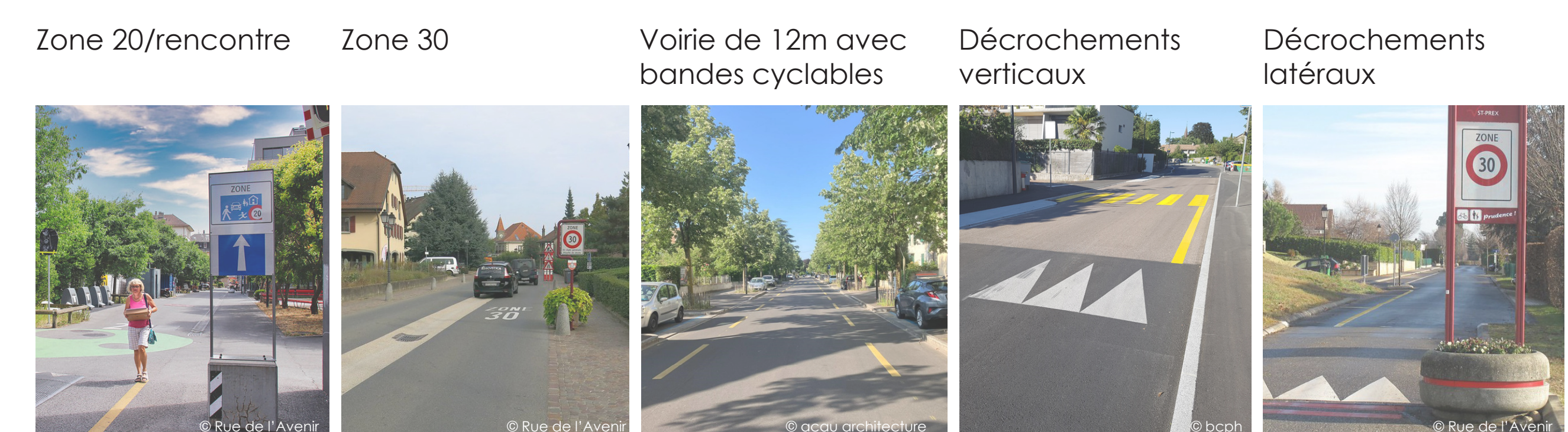
Le plan ci-dessous correspond aux réflexions d'avant-projet qui ont été présentées lors de la soirée de concertation du 18 juin 2025. Lors de l'atelier, les participant.es ont été invité.es à exprimer leurs commentaires/remarques sur cette séquence. Les remarques des participant.es sont retranscrites au sein des bulles. Les remarques spatialisées apparaissent sur le plan. Celles d'ordre général sont placées sur les côtés.



### Illustrations des mesures d'avant projet

Les images de références ci-dessous, choisies à titre indicatif, illustrent le type de mesures mobilisées dans l'avant-projet en cours d'étude.

Une image ci-dessous correspond à une mesure qui peut être proposée à un ou plusieurs endroits le long des chemins Edouard-Sarasin et Terroux.



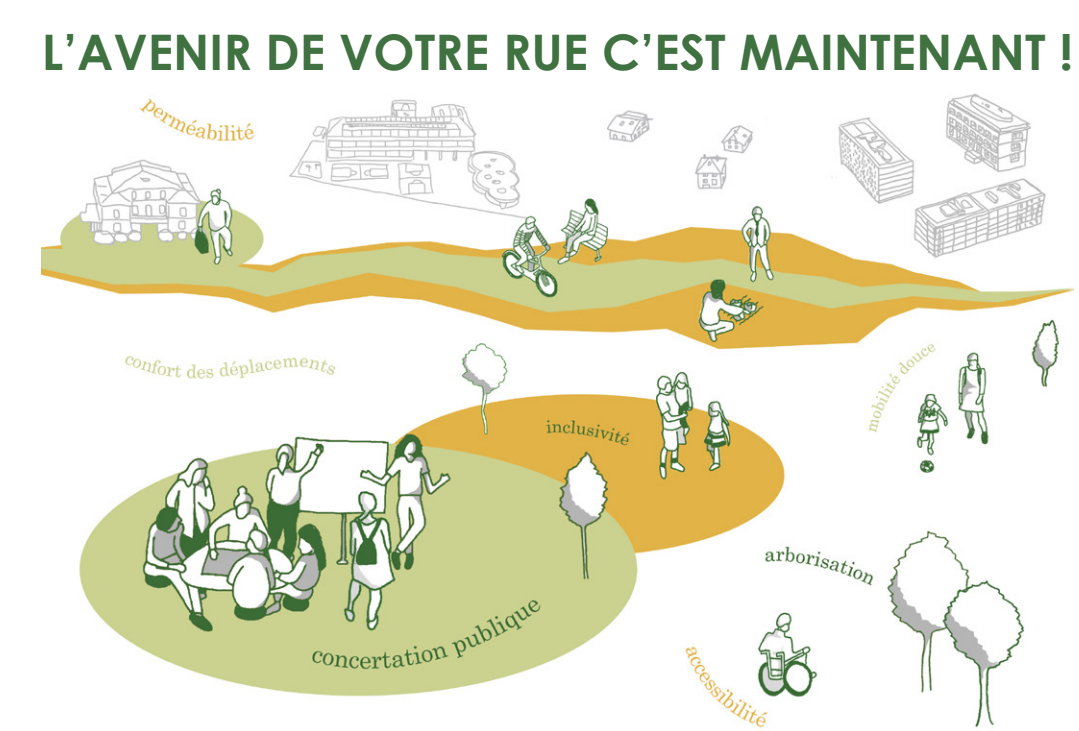
### Synthèse des principes pour la poursuite du projet

- PRINCIPES ISSUS DES ÉCHANGES**
- Apaiser au maximum les vitesses en vue de créer un espace convivial qui favorise la rencontre et mette en valeur le caractère villageois.
  - En l'absence de signalisation routière dans une zone de rencontre, rendre les aménagements lisibles et sûrs pour l'ensemble des usager.ères, en priorité les plus vulnérables.
  - Porter une attention toute particulière à la sécurité et au confort d'usage des enfants (présence de l'école, futur quartier des Marronniers).
  - Prévenir les vitesses excessives de la part des vélos, notamment des vélos à assistance électrique 45km/h
  - Maintenir un nombre de places de stationnements vélos suffisant, notamment pour les scouts le samedi.
  - Bien se coordonner avec les réflexions en cours sur le futur quartier des Marronniers, tout particulièrement sur l'espaces attenants (place ? parvis ?)



# RÉAMÉNAGEMENT DES CHEMINS EDOUARD-SARASIN ET TERROUX

## AVANT-PROJET PARTAGÉ - SÉQUENCE COMMERCES

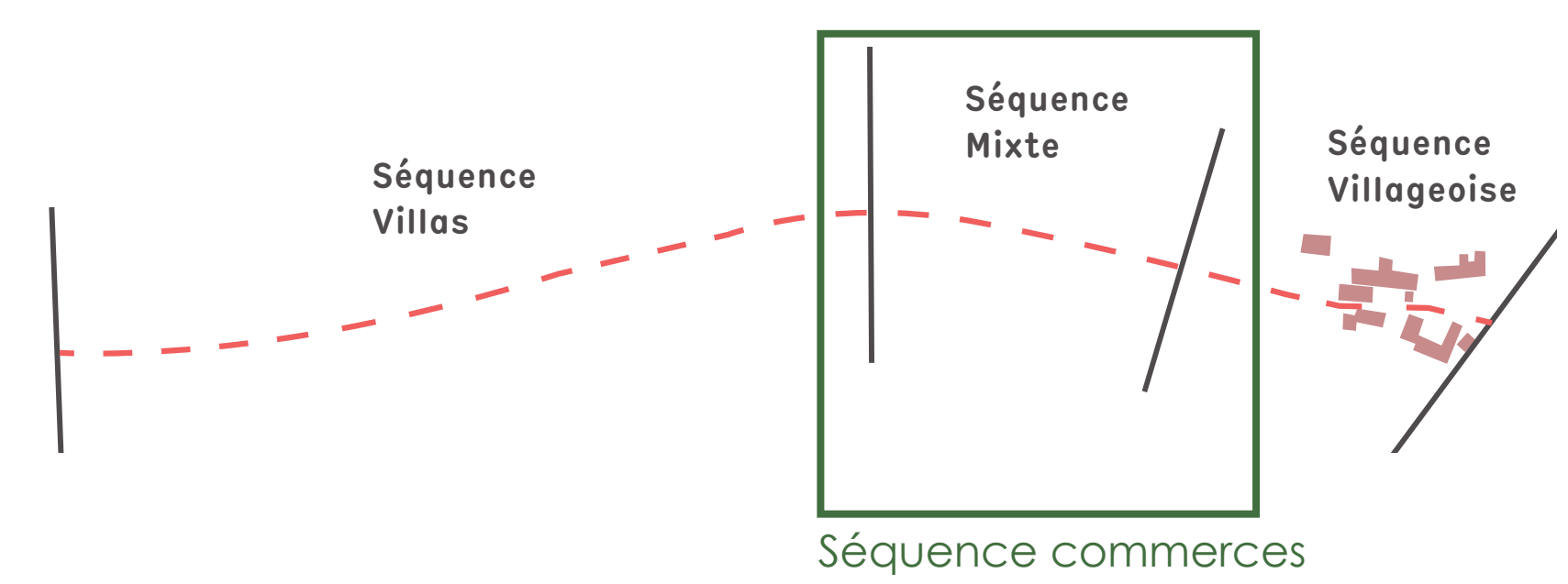


### Réflexions de projet

Les réflexions d'avant-projet menées sur le chemin Edouard-Sarasin au niveau des commerces ont fait l'objet de variantes présentées aux participant.es lors de l'atelier de projet du 18 juin 2025. Une première variante propose une mise en zone 20 du chemin Edouard-Sarasin. Cette variante est déclinée en deux options : avec et sans parvis devant les commerces. Une deuxième variante propose une mise en zone 30 du chemin Edouard-Sarasin. Cette variante est également déclinée en deux options : avec et sans parvis devant les commerces.

### Remarques des participant.es

Lors de l'atelier, les participant.es ont été invité.es à exprimer leur variante « coup de coeur » et la variante qu'ils écartaient, ainsi qu'à mentionner leurs remarques sur chacune des variantes. Les plans ci-dessous correspondent aux réflexions d'avant-projet qui ont été présentées. Les remarques des participant.es sont retranscrites au sein des bulles. Ces remarques ne sont pas spatialisées mais d'ordre général pour l'ensemble de la séquence devant les commerces.



**VARIANTE 1.1 - Zone 20 Avec parvis des commerces**

Remarques des participant.es :

- Déplacement arrêt bus pour places de stationnements le long du ch. Sarasin ?
- Meilleur espace et accès aux commerces
- Comment la quantité de voitures (transit) peut être réduite ?
- Pourquoi pas de piste cyclable alors qu'il y a le gabarit ?
- Comment garantir le respect du 20 km/h ?
- Ajouter 1.5m min. derrière les places de parc pour la sécurité
- Dangerosité dans les manoeuvres des véhicules
- Déplacer stationnement vers commerces pour plus de sécurité
- Places de stationnement trop étroites

Statistiques :

DOMAINE PUBLIC	DOMAINE PRIVÉ
Surface végétale + 470 m²	Surface végétale + 230 m²
Arbres +27 unités	Arbres +36 unités - 10 unités
Stationnements véhicules + 13 places + 0.5m de largeur	Stationnements véhicules + 0 place (33 initiales) + 0.20m de largeur
Largeurs trottoirs Moyenne : 1.50m Minimum - maximum : 1.20m - >4m	Largeurs trottoirs Moyenne : 1.50m Minimum - maximum : 1.20m - >4m
Vitesse sur chaussée -30 km/h	Vitesse sur chaussée -30 km/h

ZONE 20 Km/h

**VARIANTE 1.2 - Zone 20 Sans parvis des commerces**

Statistiques :

DOMAINE PUBLIC	DOMAINE PRIVÉ (< 0.50M DE LA LIMITE)
Surface végétale + 260 m²	Surface végétale + 40 m²
Arbres +5 unités	Arbres +8 unités - 8 unités
Stationnements véhicules + 13 places + 0.5m de largeur	Stationnements véhicules + 0 place (33 initiales) + 0.20m de largeur
Largeurs trottoirs Moyenne : 1.50m Minimum - maximum : 1.20m - >4m	Largeurs trottoirs Moyenne : 1.50m Minimum - maximum : 1.20m - >4m
Vitesse sur chaussée -30 km/h	Vitesse sur chaussée -30 km/h

ZONE 20 Km/h

**VARIANTE 2.1 - Zone 30 Avec parvis des commerces**

Remarques des participant.es :

- Mixité avec les transports individuels motorisés accidentogène
- Continuité de la bande cyclable à maintenir sur la totalité
- Bandes cyclables minimum 1,80 m
- Manque les passages piétons

Statistiques :

DOMAINE PUBLIC	DOMAINE PRIVÉ
Surface végétale + 215 m²	Surface végétale + 330 m²
Arbres +27 unités	Arbres +36 unités - 10 unités
Stationnements véhicules + 10 places + 0.5m de largeur	Stationnements véhicules + 0 place (33 initiales) + 0.20m de largeur
Largeurs trottoirs Moyenne : 1.50m Minimum - maximum : 1.20m - >4m	Largeurs trottoirs Moyenne : 1.50m Minimum - maximum : 1.20m - >4m
Vitesse sur chaussée -30 km/h	Vitesse sur chaussée -30 km/h

ZONE 30

**VARIANTE 2.2 - Zone 30 Sans parvis des commerces**

Remarques des participant.es :

- Les commerçant.es décident
- Discontinuité du trottoir côté commerces incompréhensible
- Piste cyclable discontinue
- Sortie véhicules sécurisée

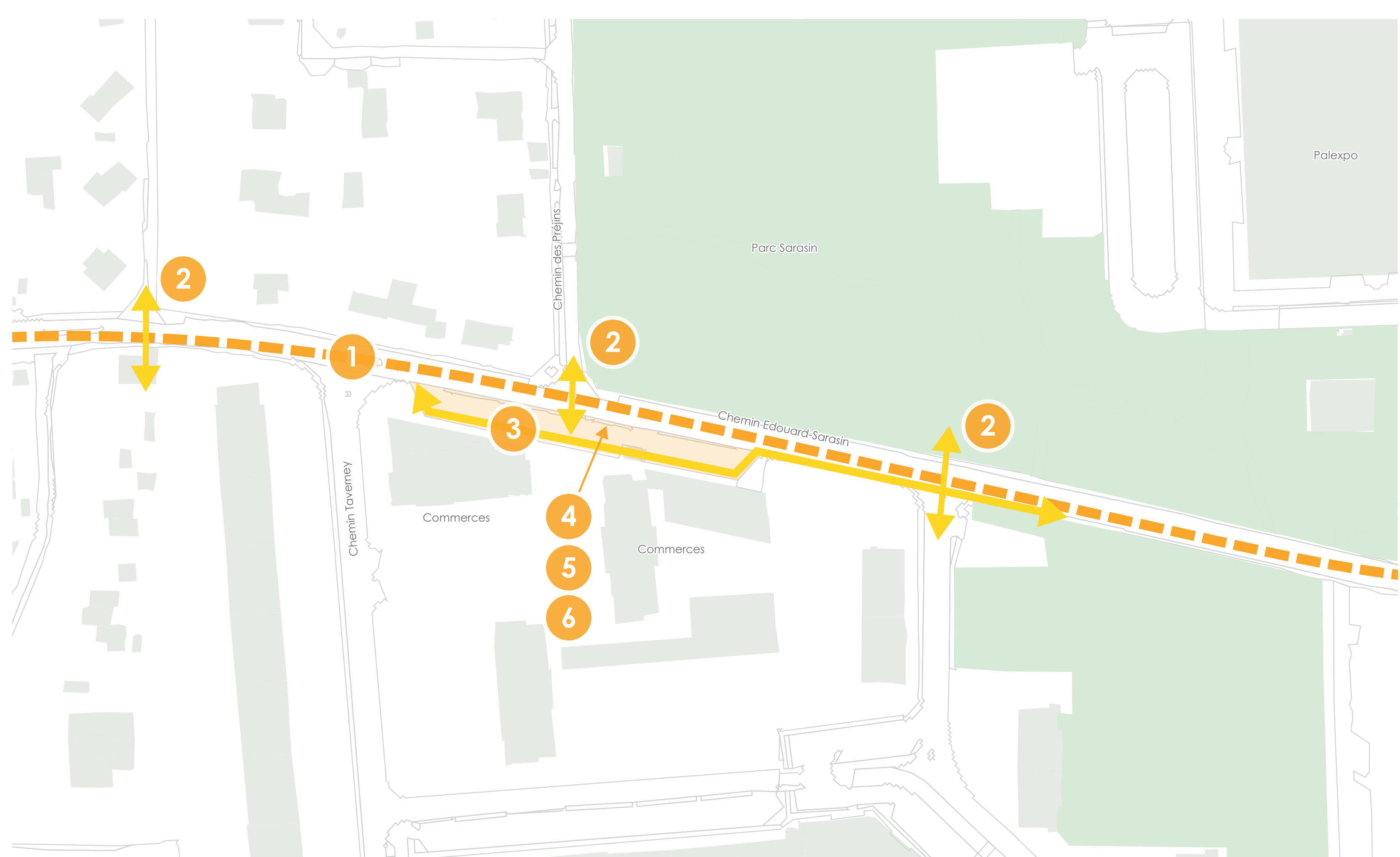
Statistiques :

DOMAINE PUBLIC	DOMAINE PRIVÉ (< 0.50M DE LA LIMITE)
Surface végétale + 380 m²	Surface végétale + 40 m²
Arbres +8 unités	Arbres + 10 unités - 8 unités
Stationnements véhicules + 10 places + 0.5m de largeur	Stationnements véhicules + 0 place (33 initiales) + 0.20m de largeur
Largeurs trottoirs Moyenne : 1.50m Minimum - maximum : 1.25m - >4m	Largeurs trottoirs Moyenne : 1.50m Minimum - maximum : 1.25m - >4m
Vitesse sur chaussée -30 km/h	Vitesse sur chaussée -30 km/h

ZONE 30

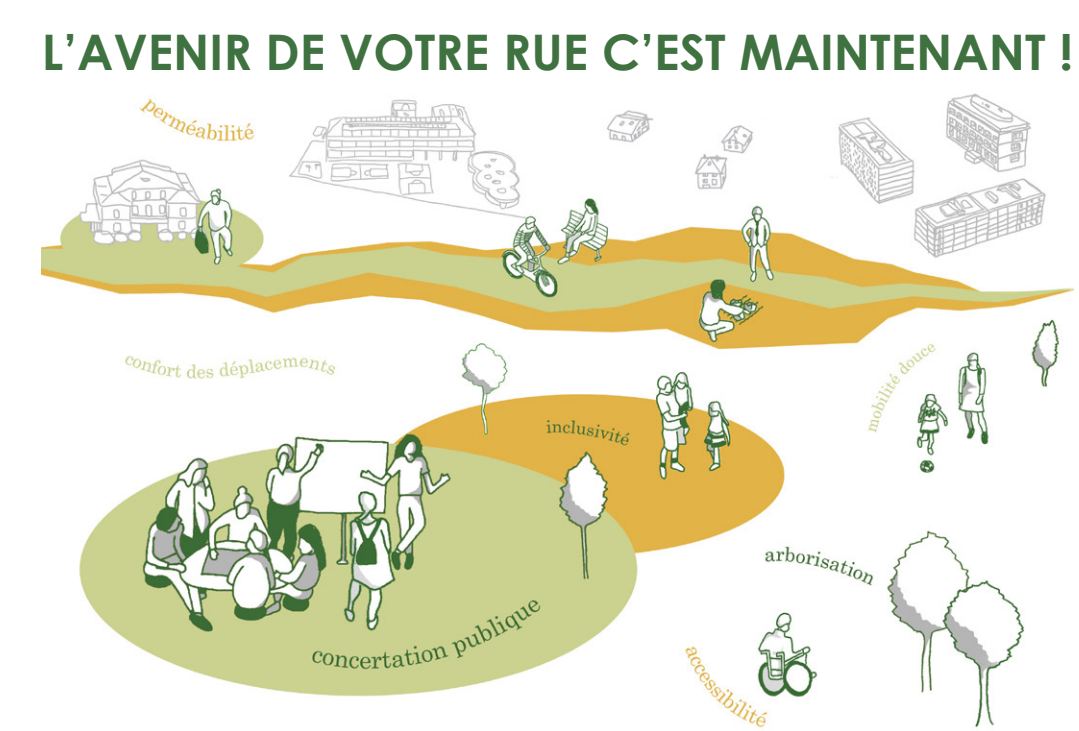
### Synthèse des principes pour la poursuite du projet

NUMÉROS (NON PRIORISÉS MAIS SPATIALISÉS SUR LA CARTE CI-DESSOUS)	PRINCIPES ISSUS DES ÉCHANGES	PRINCIPES « EN TENSION »
1	Garantir un trafic fluide sur le chemin Edouard-Sarasin	
1	Garantir des bandes cyclables sécurisées, larges (min. 1.50m, idéalement 1.80m) et continues	
2	Marquer et sécuriser les traversées piétonnes sur le chemin Edouard-Sarasin	
3	Offrir des trottoirs confortables le long des commerces (accessibilité universelle : personnes âgées et en situation de handicap notamment)	
4	Garantir des places de stationnements suffisantes pour les commerces	→ →
5	Sécuriser les entrées et sorties de véhicules vers et depuis les commerces	→ →
6	Offrir un espace qualitatif devant les commerces	→ →



# RÉAMÉNAGEMENT DES CHEMINS EDOUARD-SARASIN ET TERROUX

## AVANT-PROJET PARTAGÉ - SÉQUENCE ZONE VILLA + TRAFIC

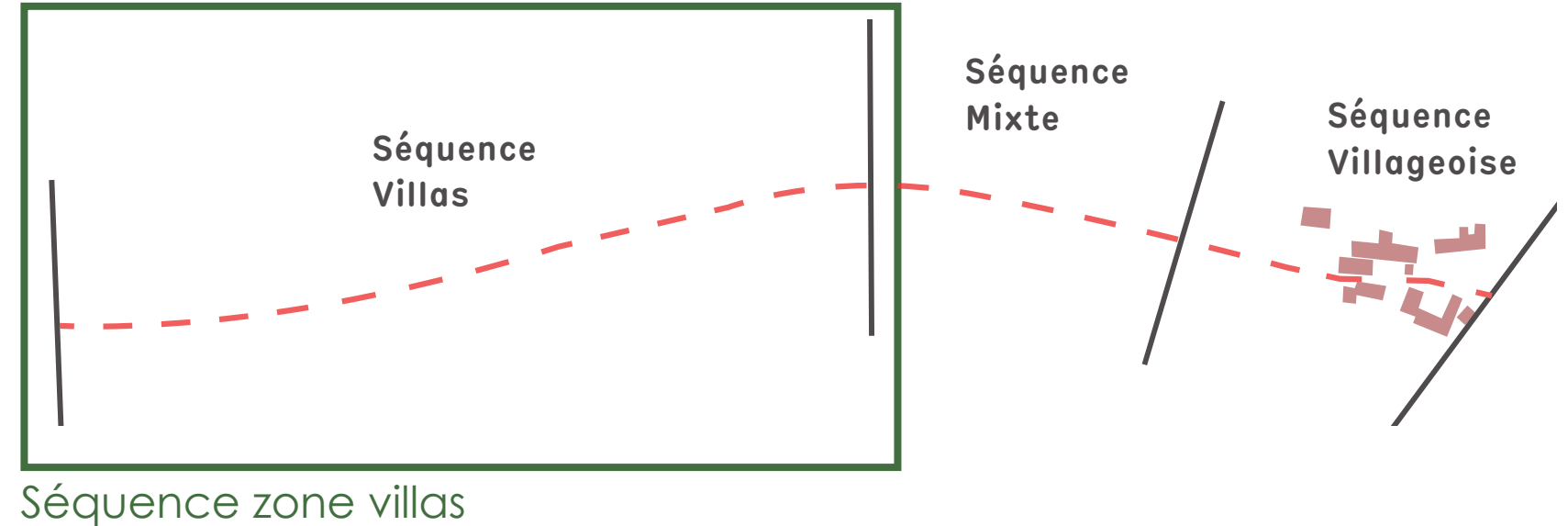


### Réflexions de projet

Les réflexions de projet menées sur les chemins Edouard-Sarasin et Terroux au niveau de la zone villas ont fait l'objet d'une présentation aux participant.es lors de l'atelier de projet du 18 juin 2025.

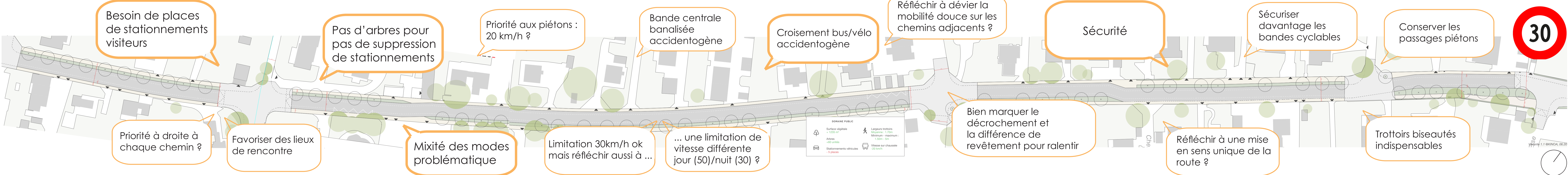
Ces réflexions proposent une limitation à 30 km/h des chemins Edouard-Sarasin et Terroux entre le chemin de Taverney et le chemin des Sapins. Cette limitation est accompagnée d'une augmentation des surfaces de plantations, d'une réduction de 5 places de stationnements, d'une mise aux normes des quais bus et d'une largeur moyenne des trottoirs à 1.70 m.

Lors de l'atelier de projet, les participant.es ont été invité.es à exprimer leurs commentaires/remarques sur ce tronçon des chemins Edouard-Sarasin et Terroux.



### Remarques des participant.es

Le plan ci-dessous correspond aux réflexions d'avant-projet qui ont été présentées lors de la soirée de concertation du 18 juin 2025. Lors de l'atelier, les participant.es ont été invité.es à exprimer leurs commentaires/remarques sur cette séquence. Les remarques des participant.es sont retranscrites au sein des bulles. Les remarques spatialisées apparaissent sur le plan. Celles d'ordre général sont placées sur les côtés.



### Synthèse des principes pour la poursuite du projet

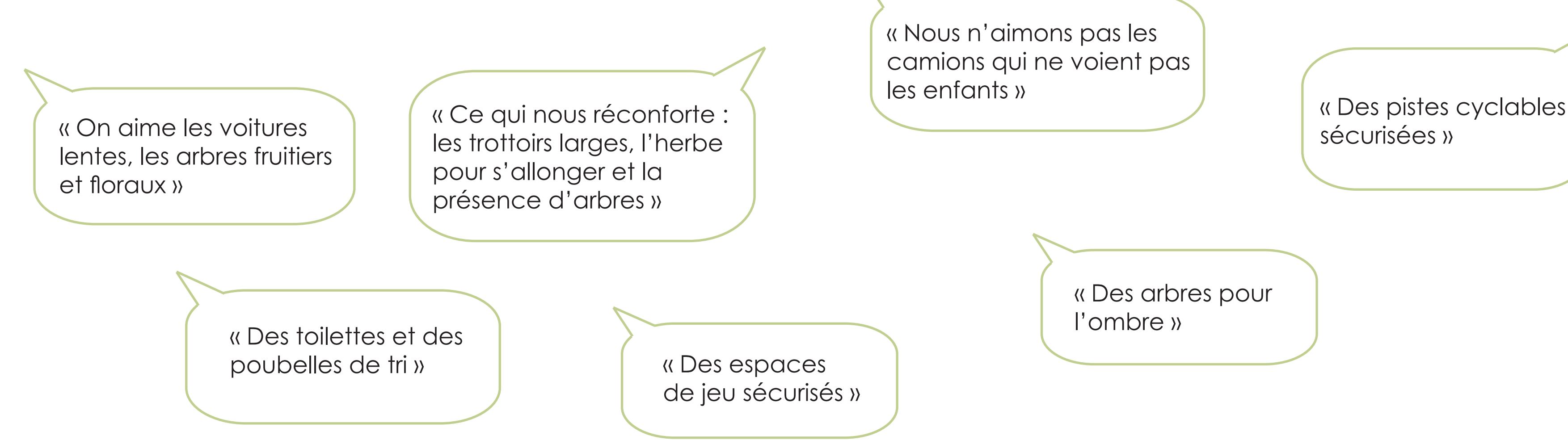
PRINCIPES ISSUS DES ÉCHANGES
Sécuriser les déplacements tous modes confondus
Porter une attention particulière à la mixité des flux qui est accidentogène
Définir un nombre acceptable de places de stationnement
Concilier maintien des places de stationnement et nouvelles plantations
Marquer et sécuriser les traversées piétonnes sur les chemins Edouard-Sarasin et Terroux via des passages piétons, des décrochements et un changement de revêtements accentué
Garantir des bandes cyclables sécurisées, larges (min. 1.50m, idéalement 1.80m) et continues
Valoriser des lieux de rencontre et les déplacements piétons



### Les enfants et la rue

Lors de la déambulation avec les élèves de Grand-Saconnex-Place dans le cadre de l'état des lieux, les enfants s'étaient exprimés sur leurs vécus et besoins afin de se sentir plus en sécurité et confortable lors de leur déplacement le long des chemins Edouard-Sarasin et Terroux.

Ci-dessous, quelques extraits issus de la parole des enfants.



### Focus atelier « Reports des charges de trafic »

En parallèle des ateliers destinés à présenter le projet, un atelier en sous-groupes a été dédié à la question des reports de charges de trafic, une crainte émise à plusieurs reprises par les participant.es lors de la phase d'état des lieux partagé. Si le projet apaise la circulation, induira-t-il des reports de charges de trafic ? Si oui, quels leviers sont à disposition pour limiter les impacts négatifs ?

#### DONNÉES ENTRANTES ET ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC DE BCPH

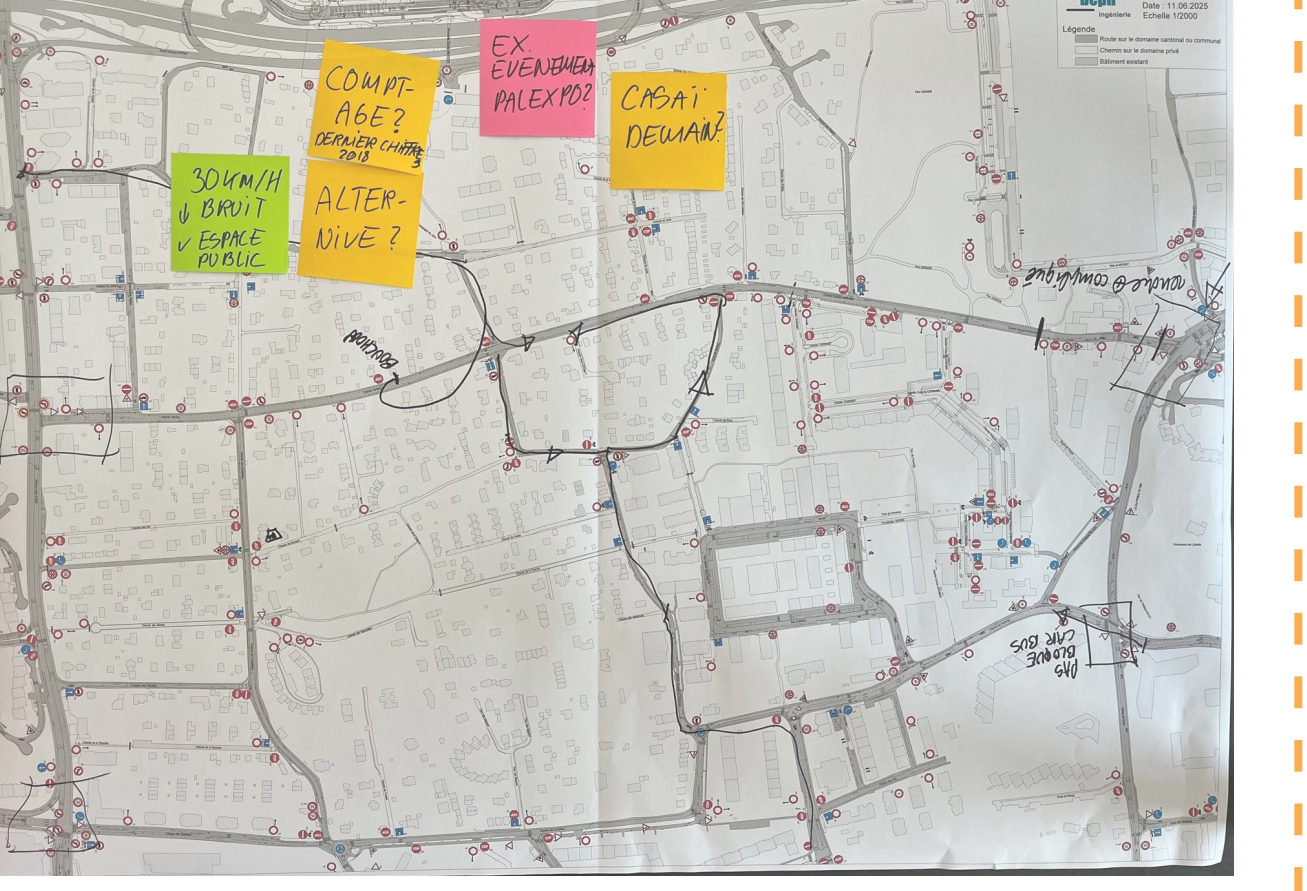
- L'axe Terroux - Sarasin est une route classée en « réseau secondaire » selon la hiérarchie donnée par la loi sur les routes (réseau primaire / secondaire / de quartier - LRoutes - L 1 10). Il a pour fonction « d'assurer des échanges, notamment entre les différents quartiers » (art.3 al.3).
- Du fait de sa hiérarchie, il ne peut légalement pas être limité aux seul.es riverain.es (comme lors de mesures exceptionnelles liées aux événements de Palexpo) et peut difficilement être mis en sens unique.
- Il est par contre possible de considérer un abaissement des vitesses et, ponctuellement, sur des distances courtes, des zones de rencontre.
- BCPH a établi un plan des mesures de circulation en vigueur dans le quartier (support de base pour l'atelier) et identifié qu'un nombre important de mesures sont déjà en place pour limiter le trafic de transit indésirable.

- Malgré les mesures en vigueur, certaines « faiblesses » au trafic de transit sont identifiées par les participant.es :
  - > Chemin Jacques-Attenville utilisé pour se frayer un chemin de l'axe Terroux-Sarasin à l'axe Coudriers-Pommier et inversement.
  - > Chemins du Jonc-Jacques Attenville permettant de contourner les bouchons qui se forment parfois à l'approche de l'avenue Louis-Casali.
  - > Des véhicules qui s'engagent sur le chemin de Bonvent, car celui-ci n'est pas clairement signalé comme une impasse.
- Les participant.es soulignent que si des mesures de fermeture de chemins devaient être prises pour limiter le trafic de transit indésirable, elles impacteraient aussi les riverain.es et forceraient parfois des détours importants ; de même, ces mesures sont incompatibles avec le besoin des commerces, dont les clients, résidant aussi hors de la commune, viennent en voiture.

- Moyen-terme - étudier des mesures adaptées à mettre en place sur les secteurs impactés par le trafic de transit indésirable : chemin Jacques-Attenville (sur la portion au sud de Terroux) et chemins du Jonc-Jacques Attenville (portion au nord de Terroux).
- Moyen-terme - avec l'arrivée du tram, le fonctionnement de l'intersection avenue Louis-Casali / avenue du Pailly est comme un « robinet ». Celui-ci est actuellement « ouvert » et déverse des flux sur l'axe Terroux-Sarasin. Il pourrait être redéfini pour limiter les flux.
- Long-terme - BCPH pointe, à titre informatif, que des études menées par le Canton ont mis en lumière que l'intersection avenue Louis-Casali / avenue du Pailly est comme un « robinet ». Celui-ci est actuellement « ouvert » et déverse des flux sur l'axe Terroux-Sarasin. Il pourrait être redéfini pour limiter les flux.

#### PISTES DE SOLUTIONS À EXPLORER / À ÉTUDIER POUR LA SUITE

- Court-terme - demande des participant.es que les comptages soient mise à jour et que les résultats soient communiqués lors de prochaines séances.
- Court-terme - considérer l'implémentation de mesures urgentes temporaires de type vigispeed, signalisation sensibilisation (p.ex. « attention aux enfants »), armer le radar existant plus fréquemment, compléter avec des radars anti-bruit.
- Court-terme : mettre un panneau « impasse » aux deux extrémités du chemin de Bonvent.



#### REMARQUES DES PARTICIPANTES EN ATELIER

- Les participant.es déplorent que les derniers comptages datent de 2018.
- Dans les faits, l'axe Terroux - Sarasin est utilisé comme s'il s'agissait du réseau primaire et comporte un trafic de transit qui n'a pas sa place (trafic de France voisine, itinéraire bis à l'autoroute, itinéraire pour se rendre au Pont-Butin, etc.).