



## Trafic de transit dans le centre urbain de Thônex: problèmes constatés et améliorations souhaitées

Thônex, mars 2017

### Trafic de transit dans le centre urbain de Thônex: problèmes constatés et améliorations souhaitées

Ce document a été élaboré sur la base de rapports existants (Plans directeurs et d'aménagement du réseau routier, Plan directeur communal, etc.), d'observations de la situation actuelle de la circulation dans le centre urbain de Thônex, des discussions lors de l'assemblée générale ordinaire de l'ARA le 9 février 2016, des rencontres avec les responsables de la Direction générale des transports (DGT) en leurs bureaux, de la présentation de la DGT aux membres de l'ARA le 21 septembre 2016 et enfin des remarques reçues depuis de la part des membres de l'ARA, d'autres riverains et habitants de Thônex, du TCS et d'autres spécialistes de la circulation.

Ce document sera communiqué dès le début de 2017 aux autorités de Thônex. Avec l'aide de mandataires spécialisés, la Commune doit en effet prochainement entreprendre différentes études en vue d'établir le Plan directeur communal (PDComm) de 2019. Un volet important du PDComm traite de la circulation. Tout en restant à la disposition des autorités communales pour toute précision concernant ce document, nous espérons aussi être entendus le plus tôt possible et que nos souhaits et propositions soient examinés avec attention et intérêt.

Il me reste à remercier les nombreuses personnes qui ont contribué à la réalisation de ce document: Mme Nathalie Hardyn, Directrice adjointe de la Chambre de commerce et d'industrie de Genève (CCIG) et Présidente du Groupement Transports et Economie (GTE), Me Philippe de Bocard, Associé de l'étude d'avocats PDBA, Me Etienne Membrez, M. Henri-Pierre Galletti et M. René Holliger, respectivement Président de la Section genevoise, Directeur et Ingénieur mobilités du TCS, pour leurs encouragements et leurs suggestions au cours des derniers mois. Merci également à MM Gérard Widmer et Frédéric Orvain, respectivement Directeur et Chef de Projets pour le secteur Arve-et-Lac de la Direction générale des transports (DGT) pour leur ouverture, leur disponibilité et leur écoute.

Pour l'Association Résidence Apollo (ARA)

Ashwani K. Singh, Président  
16 avenue Adrien-Jeandin  
1226 Thônex  
Tél.: 079 372 9770  
E-mail: [asingh@apexserv.com](mailto:asingh@apexserv.com)



### **I. Introduction**

La circulation sur l'axe constitué des avenues Adrien-Jeandin et Tronchet concerne bien sûr en premier lieu les riverains directs, dont les habitants de la Résidence Apollo, mais également tous les habitants du "bassin versant" constitué des chemins d'Edouard-Olivet, de Chapelly et des Deux-Communes. Cet ensemble urbain comprend deux groupes scolaires, une piscine municipale, deux bâtiments EPI, trois crèches, la Salle des fêtes et l'Auberge communale. Le nombre de riverains concernés, y compris les habitants de la partie "est" du chemin des Deux-Communes débouchant sur l'avenue Tronchet ainsi que de la rue de Genève sur son tronçon situé entre l'avenue de Thônex et l'avenue Adrien-Jeandin, est estimé à quelque cinq mille, soit plus d'un tiers de la population actuelle de la commune. L'axe des avenues Adrien-Jeandin et Tronchet est fortement chargé d'un trafic de transit nord-sud (entre Puplinge et le Pont-de-Sierne) qui - du moins théoriquement - est censé passer ailleurs. Ce trafic comprend entre-autres des poids-lourds, des véhicules agricoles avec remorques, lents et très bruyants, ainsi que des véhicules de chantier. Le principal problème rencontré sur cet axe est donc moins la vitesse des véhicules que la charge de trafic ainsi que, dans une certaine mesure, sa nature.<sup>1</sup>

Il en est de même pour le tronçon de la rue de Genève situé entre les avenues de Thônex et Adrien-Jeandin, où le trafic de transit de Chêne-Bourg à Puplinge est théoriquement censé emprunter un autre parcours. Ainsi, suite aussi à certains aménagements pas toujours des plus heureux, la rue de Genève est devenue un long mur entre le nord et le sud de la commune, alors qu'elle devrait être le trait d'union convivial - l'"espace rue" - cité dans les plans. Certes, la place de Graveson a été rénovée, mais cela n'a rien changé au manque criant de perméabilités piétonnières à travers la rue de Genève.

En collaboration avec les promoteurs et le Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie (DALE), les autorités communales ont déployé d'énormes efforts pour assurer un cadre de vie agréable aux futurs habitants du quartier des Communaux d'Ambilly. Cet effort, qui doit être salué, s'avérera payant. Nous espérons maintenant que les autorités communales et cantonales nous soutiendront et consentiront au même effort pour que soient réalisés les différents aménagements que nous proposons, destinés à améliorer le cadre de vie des habitants actuels du centre urbain de Thônex.

### **II. Le trafic de transit à Thônex**

#### **II. 1. Le transit est-ouest**

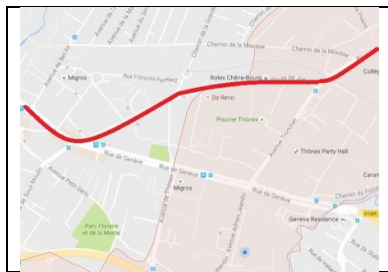
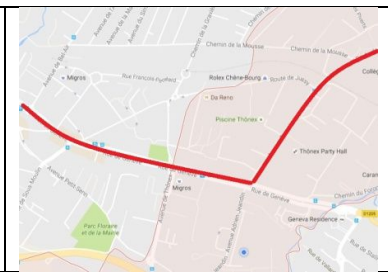
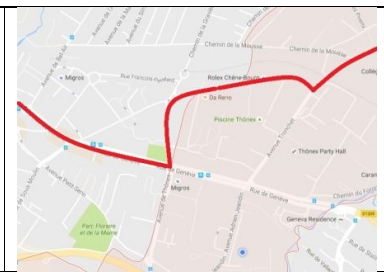
D'une manière générale, celui-ci pose relativement peu de problèmes à Thônex. Le trafic motorisé venant de France en direction du centre-ville passe prioritairement par la douane

---


<sup>1</sup> Les aménagements réalisés récemment sur l'avenue Adrien-Jeandin comprennent entre autres la pose d'un revêtement phonoabsorbant et la surélévation des passages pour piétons; bien que la vitesse n'ait jamais été le problème premier, cet aménagement a toutefois l'effet positif de la modérer; par contre il provoque un bruit supplémentaire lors du passage de véhicules avec remorques et tout particulièrement avec remorques vides.

de Vallard et la route Blanche, en contrebas et dans la partie la plus étroite du territoire communal, plutôt que par Moïllesulaz et la rue de Genève. La radiale en direction du centre-ville est également bien desservie par les transports publics, qui à leur tour sont bien fréquentés. Les problèmes de trafic de transit sont ailleurs.

### II.2. Le transit entre le centre-ville et Puplinge

		
<p><i>Transit historique, par l'actuelle rue Peillonex et la route de Jussy</i></p>	<p><i>Transit selon la vision et les plans des années 1960, par la rue de Genève et l'avenue Tronchet</i></p>	<p><i>Transit tel qu'il devrait être selon les plans actuels, par la rue François-Jacquier et la route de Jussy</i></p>

Historiquement, le passage entre la ville et Puplinge partait du cœur de Chêne-Bourg, depuis l'ancienne poste (à la sortie "est" du "goulet"); il comprenait l'actuelle rue Peillonex, puis la route de Jussy sur son tronçon actuel "Baechler-Rolax". Les avenues Tronchet et Adrien-Jeandin n'étaient alors que des chemins. Au carrefour avec ce qui n'était alors que le chemin Tronchet, la route de Jussy était continue. Ce n'est que lorsque les normes de sécurité ont exigé qu'une certaine distance devait être respectée entre les carrefours et les passages à niveau que le carrefour "Tronchet - route de Jussy" a été déplacé vers le sud, avec le résultat que l'on connaît, un carrefour en "T", coupant la route de Jussy en deux tronçons perpendiculaires.

<p><i>Carrefour entre les deux sections de la route de Jussy et l'avenue Tronchet</i></p>	
---	--

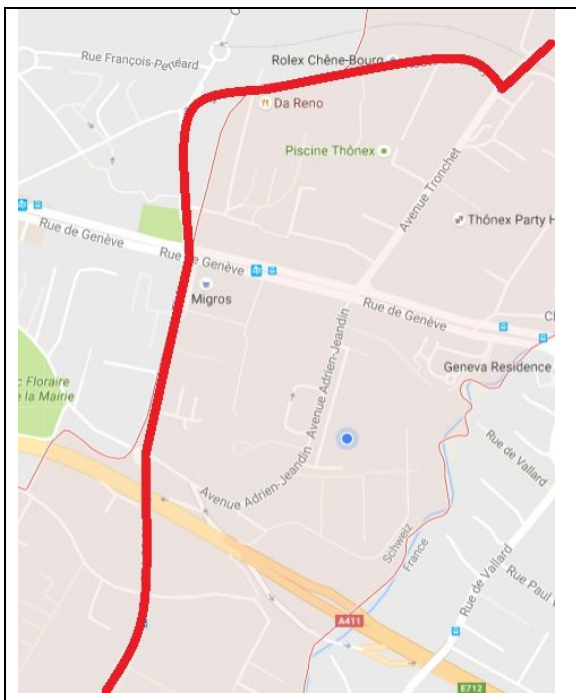
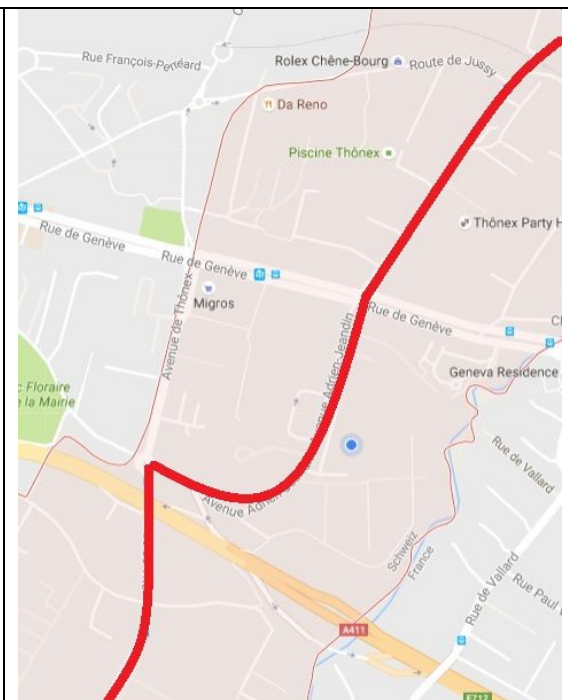
Cette modification du carrefour a permis la création d'une parcelle sur laquelle se trouve le garage de voitures d'occasion (Caveng Centre Occasion). Avec à l'élargissement de l'avenue Tronchet ainsi que la rue de Genève - notamment sur son tronçon entre l'avenue de Thônex et l'avenue Tronchet - dans les années 50-60, on a créé un itinéraire de transit

de Chêne-Bourg à Puplinge privilégiant le passage par la rue de Genève et l'avenue Tronchet.

Dans la vision de l'époque, la route de Chêne puis la rue de Genève, depuis les Eaux-Vives, étaient censées être l'axe principal Genève-Annemasse, axe que l'on a progressivement élargi ici et là, y compris à Thônex, sans jamais avoir achevé l'ouvrage en 50 ans; puis on y a enfin renoncé, privilégiant l'axe constitué par la route de Malagnou et la route Blanche.

Actuellement, la route de Jussy porte très mal son nom, car c'est bien en réalité deux routes distinctes se rejoignant à angle droit, séparées en outre par un "stop" dans le sens sud-nord. Ainsi, malgré la hiérarchie du réseau routier (voir plus bas) indiquant un réseau primaire constitué de l'avenue de Thônex, de la rue François-Jacquier et de la route de Jussy, l'habitude pour l'automobiliste de passer par la rue de Genève et l'avenue Tronchet est prise, car elle reste la plus intuitive et incitative, favorisée par les tracés, les marquages, la signalisation, les priorités et la programmation des feux, comme nous le verrons plus bas.

### II. 3. Le transit nord-sud, entre le Pont-de-Sierne et Puplinge

	
<p><i>Le transit théorique selon les plans, par l'avenue de Thônex, la rue François-Jacquier et la route de Jussy.</i></p>	<p><i>Le transit réel vécu au quotidien par les riverains, passant par les avenues Adrien-Jeandin et Tronchet.</i></p>

Contrairement au transit décrit précédemment, on ne peut pas réellement parler de transit historique pour cet axe nord-sud qui constitue aujourd'hui le principal problème circulation automobile à travers Thônex. Cette tangentielle "est" du canton qui relie Jussy à Carouge en

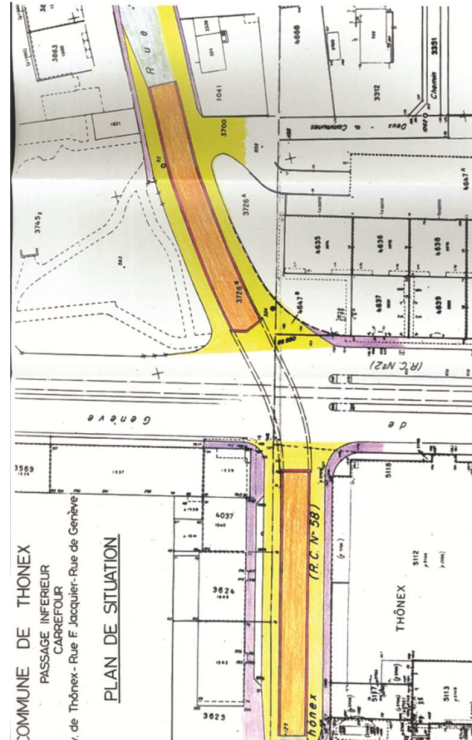
passant par le Pont-de-Sierne et le Plateau-de-Vessy a émergé progressivement sous la pression du trafic de transit plutôt que sous l'effet d'une planification volontariste. Elle est notamment liée à la création, dès les années 50-60, de zones industrielles dans le périmètre Praille-Acacias-Vernets et à Plan-les-Ouates, mal desservies par les transports publics pour les salariés habitant Thônex, Puplinge et l'ensemble de la zone campagnarde d'Arve-et-Lac.

### II.4. La "pétition bouchons" de 2012

Le 9 mars 2012, une pétition munie de 349 signatures a été déposée à la Maire de Thônex, portant le titre "Faisons sauter les bouchons à Thônex"<sup>2</sup>. Elle demandait notamment la réalisation de différents aménagements<sup>3</sup> indispensables à la fluidification de la circulation entre le nord et le sud de la commune, y compris un passage sous route, sous la rue de Genève, reliant l'avenue de Thônex à la rue François-Jacquier, pour lequel des plans existaient déjà depuis le début des années 1990. Dans sa séance du 20 mars 2012, le Conseil municipal a décidé, par 22 oui et 4 abstentions, d'adresser la pétition au Conseil administratif.

Une telle réalisation pourrait coûter de l'ordre de CHF 60 millions, par référence aux coûts des tunnels sous Meyrin et Vésenaz.

*À d. : Plan datant des années 1990 du passage sous la rue de Genève, reliant l'avenue de Thônex et la rue François-Jacquier.*



Lors d'une présentation par les responsables de la Direction générale des transports (DGT) aux membres de l'ARA le 21 septembre 2016, il nous a été dit que, outre le problème du coût, ce type d'aménagement n'était plus considéré comme étant efficace par les spécialistes de la mobilité. Il reste à voir si un tel projet serait toutefois soutenu par la Commune et par le Grand conseil pour l'ouverture d'un crédit d'étude sur les moyens de fluidifier le trafic sur cet axe. Mentionnons que les différents Plans localisés de quartier (PLQ) bordant l'avenue de Thônex et la rue François Jacquier prévoient l'élargissement de ces deux rues, ce qui permettrait d'envisager un passage sous route.

<sup>2</sup> Cette pétition était une initiative d'un groupe politique, alors que la démarche actuelle se veut citoyenne et non partisane. Le texte complet de la pétition ainsi que quelques documents annexes peuvent être téléchargés à l'adresse [www.apexserv.com/asingh/documents/Petition\\_PLR-Thonex\\_Bouchons.pdf](http://www.apexserv.com/asingh/documents/Petition_PLR-Thonex_Bouchons.pdf)

<sup>3</sup> La pétition mentionnait également d'autres aménagements sur cet axe, au nord sur la route de Jussy et au sud sur l'avenue de Thônex; celles-ci ne concernant pas directement le centre urbain de Thônex ne sont pas traitées dans le présent document.





### III. La hiérarchie du réseau routier

La loi sur les routes (Lroutes L 1 10) modifiée en 2003 prévoit que le Conseil d'Etat doit établir un Plan directeur du réseau routier, comprenant notamment une hiérarchie du réseau routier différenciant le réseau primaire, le réseau secondaire et le réseau de quartier. Un premier plan a été publié pour la période 2007-2010, suivis de plans portant sur les périodes 2011-2014 et 2015-2018.

- Le réseau primaire "...a pour fonction d'assurer des échanges fluides entre les différents secteurs de l'agglomération, ainsi qu'entre l'agglomération et le territoire qui l'entoure."
- Le réseau secondaire "...a pour fonction d'assurer des échanges, notamment entre les différents quartiers."
- Le réseau de quartier "...a pour fonction de desservir les habitants et les activités."

(art. 3, let. a, al. 1, 2 et 3, L 1 10, Loi sur les routes).

#### III. 1. Le plan 2007-2010

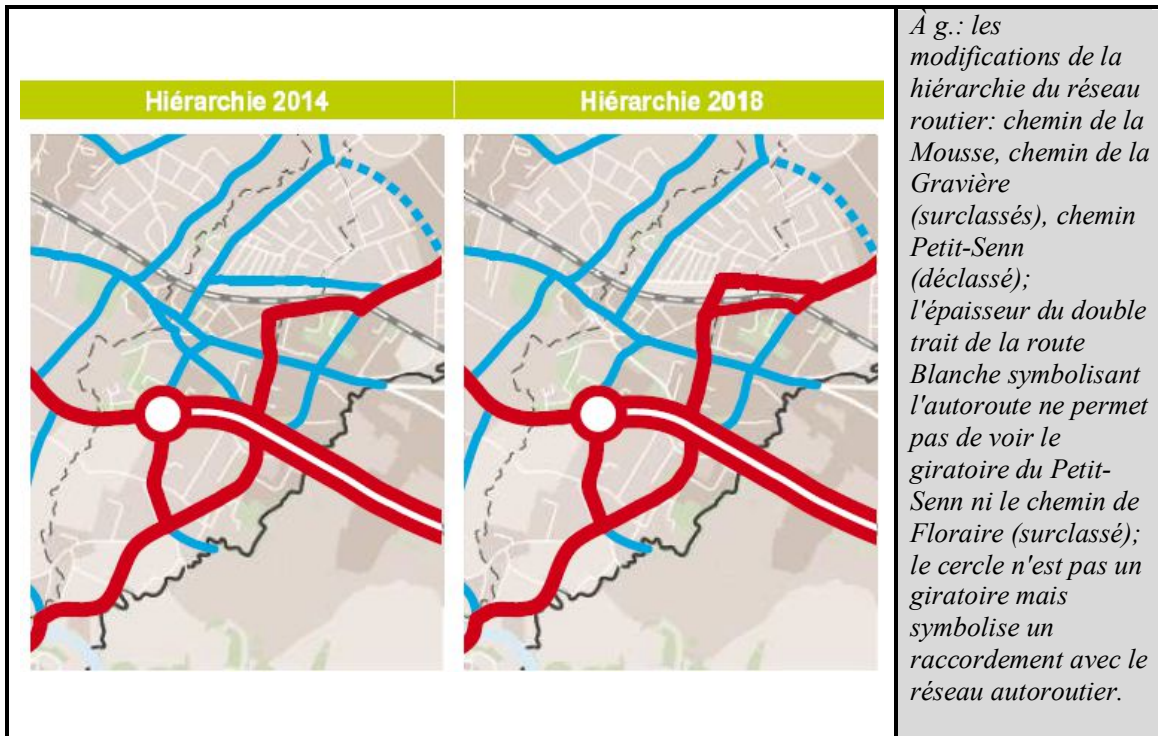
L'avenue de Thônex, la rue François-Jacquier, la rue de Genève et la route de Jussy sont classées dans le réseau primaire, alors que les avenues Tronchet et Adrien-Jeandin, notamment, sont classées dans le réseau secondaire. La classification des avenues Tronchet et Adrien-Jeandin en réseau secondaire - et non de quartier - nous amène à nous poser les questions suivantes: quelle est la définition de "quartier"? De quels "différents quartiers", non desservis par le réseau primaire, ces avenues doivent-elles précisément assurer les "échanges"? Si les associations de riverains de ces deux avenues n'ont apparemment pas été consultées lors de cette classification, les autorités communales l'ont-elles été et, le cas échéant, ont-elles accepté la classification ou soulevé des questions, des remarques ou encore des objections? Si oui, lesquelles? Dans l'attente de réponses, le réseau secondaire constitué des avenues Tronchet et Adrien-Jeandin ressemble beaucoup plus à un "pontage" de l'artère principale du réseau primaire afin d'offrir un itinéraire parallèle qu'à assurer les "échanges entre quartiers" au sens de la loi.

#### III. 2. Le plan 2011-2014

Le principal changement est le déclassement de la rue de Genève du réseau primaire en réseau secondaire, mesure que nous saluons, car elle vise, du moins en théorie, à favoriser l'"espace rue" convivial cité dans la Plan directeur communal. Or cet espace rue convivial ne s'est malheureusement pas (ou pas encore) concrétisé en pratique. Certes la Place de Graveson a été rénovée et un nouvel axe fort se dessine entre les places du Chêne-Vert et de Graveson, séparées par l'arrêt TPG "Graveson". Toutefois, le franchissement de la rue de Genève entre la rue François-Jacquier et l'avenue Tronchet n'est possible qu'aux extrémités ainsi qu'au travers de la place de Graveson, d'ailleurs excentré. Aucun franchissement n'est possible sur une longueur de 160 m et, loin d'être un espace rue convivial, la rue de Genève s'apparente plutôt une muraille de Chine infranchissable, notamment au travers de l'entrée nord du centre commercial. D'autres modifications comprennent le chemin du Foron déclassé en réseau de quartier et le surclassement en réseau primaire de la route de Sous-Moulin, entre l'avenue de Thônex et la route de Malagnou.

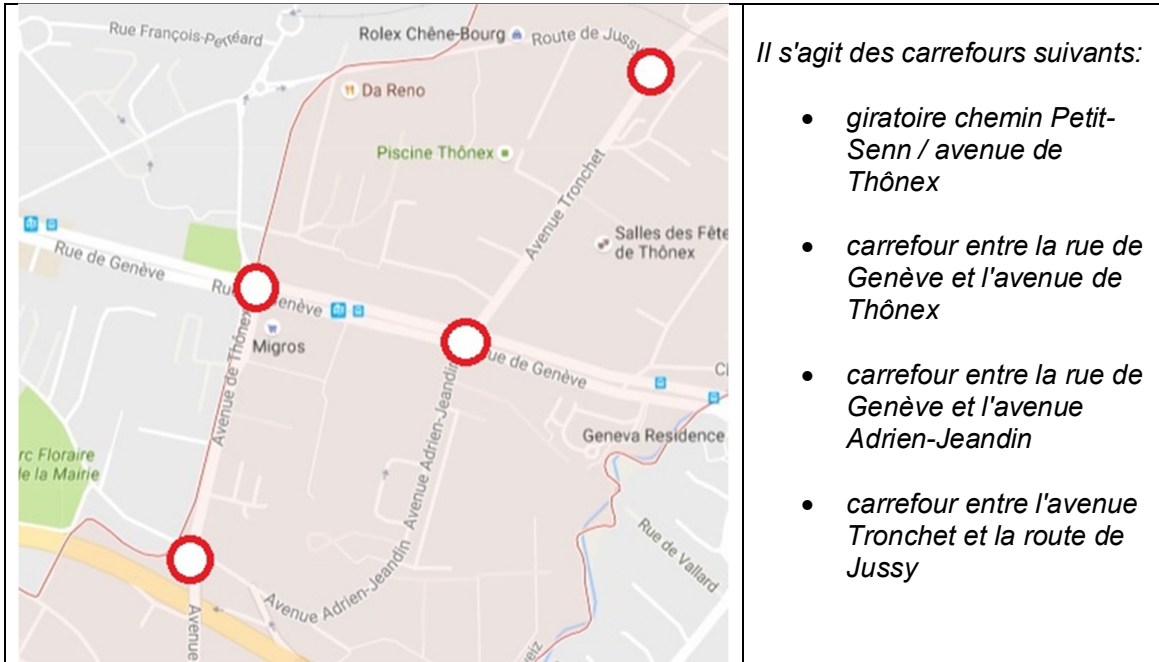
III. 3. Le plan 2015-2018

Les changements comprennent de déclassement du chemin Petit-Senn en réseau de quartier, le surclassement du chemin de Floraire en réseau primaire, le surclassement du chemin de la Gravière en réseau primaire, le surclassement du chemin de la Mousse entre le chemin de la Gravière et la route de Jussy en réseau primaire et son déclassement entre l'avenue de Bel-Air et le chemin de la Gravière en réseau de quartier.



<p><i>La hiérarchie du réseau routier ne correspond pas toujours au statut cantonal ou communal des routes. Si les routes du réseau primaire sont généralement cantonales et celles du réseau de quartier communales, certaines routes du réseau secondaire sont cantonales (rue de Genève, avenue Tronchet) alors que d'autres (avenue Adrien-Jeandin notamment) sont communales. Une cohérence parfaite entre les deux classifications impliquerait un transfert de charges du canton aux communes, ces dernières devenant alors responsables de l'aménagement et de l'entretien des routes du réseau secondaire jusque-là à la charge du canton. La situation actuelle ajoute toutefois un niveau de complexité dans les processus décisionnels.</i></p>	<p><i>Que peut-on faire ou ne pas faire en matière d'aménagements, respectivement dans des rues du réseau primaire, secondaire et de quartier? Nous l'ignorons.</i></p> <p><i>La loi pose les principes généraux mais les détails spécifiques d'application relèvent de la DGT.</i></p>
---	---

IV. L'observation de quatre carrefours à la lumière de la hiérarchie du réseau routier



L'observation de ces quatre carrefours porte sur les aspects suivants:

- Tracé de la route (continuité, courbure...)
- Marquage au sol (présélections)
- Panneaux de signalisation
- Programmation des feux

***L'avenue de Thônex, une route du réseau primaire qui laisse songeur.....lorsqu'on la compare, du point de vue des gabarits, des marquages, de la signalisation, etc., avec d'autres routes du réseau primaire telles que les routes de Meyrin, de Saint-Julien, de Chancy, des Communes-Réunies, du Pont-Butin, du Viaduc de l'Ecu...***



IV. 1. Giratoire chemin Petit-Senn / avenue de Thônex

*Pont de l'avenue de Thônex sur la route Blanche.*

*En approche par le sud sur l'avenue de Thônex, il n'y a aucune signalisation, aucun marquage ou feu pour diriger le trafic de transit sud-nord, en direction de Mon-Idée et Puplinge, tout droit puis par l'avenue François-Jacquier.*



Rappelons qu'il s'agit une route "structurante" du réseau primaire qui, selon la "Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée" (LMCE, H 1 21), est censée bénéficier d'aménagements en vue d'assurer sa fluidité.

Aménagements souhaités:

- Remplacement du giratoire (trop petit) par un carrefour à feux dits "intelligents"
- En venant du sud, une présélection pour continuer tout droit et une présélection pour tourner à droite pour l'avenue Adrien-Jeandin (le trafic venant du sud souhaitant rejoindre l'autoroute peut passer par la route de Sous-Moulin; le trafic venant du nord pourrait, quant à lui, tourner à droite pour rejoindre les chemins Petit-Senn et Floraire, ou également passer par la route de Sous-Moulin: une seule présélection - tout droit et à droite - suffirait dans le sens nord-sud - de nos jours, les véhicules sont équipés de GPS ! ); vu le faible gabarit, un seul trottoir pour piétons ne suffirait-il pas?
- Programmation des feux pour favoriser le passage de transit sud-nord par l'avenue François-Jacquier
- Panneaux de signalisation clairs et visibles

IV. 2. Carrefour entre la rue de Genève et l'avenue de Thônex

*Devant le Change Migros.*

*En venant de Chêne-Bourg, il y a deux présélections pour aller tout droit, et une (très courte) pour tourner à gauche*

*Dans le sens sud-nord, il y a il y a le stop au carrefour rte de Jussy/avenue Tronchet*

*Le trafic Chêne-Bourg/Puplinge passe donc préférentiellement par la rue de Genève et l'avenue Tronchet*



L'aménagement de ce carrefour engendre une surcharge de trafic de transit sur la rue de Genève en direction de Puplinge en passant par l'avenue Tronchet, trafic qui, théoriquement, n'a rien à faire là vu que le trafic de transit est censé passer de manière privilégiée par la rue François-Jacquier.

Aménagements souhaités:

- Corriger la longueur des présélections, la programmation des feux, les marquages au sol et les panneaux de signalisation (pour le moment inexistants) pour former un ensemble cohérent dirigeant préférentiellement le trafic de transit en direction de Puplinge par l'avenue François-Jacquier.

IV. 3. Le carrefour entre la rue de Genève et l'avenue Adrien-Jeandin

*On a aussi invoqué "la sécurité" pour justifier les chabourris, la haie de pyracanthes et l'absence de passage piéton à la sortie nord du centre commercial. L'argument sécuritaire reste pour le moment encore peu convaincant ou mériterait d'être beaucoup mieux expliqué, à la lumière de l'absence totale de telles restrictions sur pratiquement tout le reste du parcours de la ligne de tram.*

*Angle Adrien-Jeandin et rue de Genève*

*Une part importante du trafic venant de Chêne-Bourg tourne à gauche en direction de Puplinge*

***L'espace rue convivial? Plutôt un raté monumental !***



#### Aménagements souhaités

Une interdiction de tourner à gauche depuis la rue de Genève forcerait le trafic de transit vers Puplinge à passer par la rue François-Jacquier. On pourrait alors imaginer qu'une seule voie de trafic - tout comme au côté nord de la rue - suffirait pour desservir à la fois Moïllesulaz et Adrien-Jeandin. Depuis Chêne-Bourg, l'avenue Tronchet ainsi que la partie "est" du chemin des Deux-Communes pourraient être desservies dans le sens sud-nord par l'avenue de Thônex et l'avenue Adrien-Jeandin.

Un tel aménagement rendrait également la rue de Genève plus conviviale, plus proche de l'"espace rue" souhaité et cité dans le Plan directeur communal de 2009, actuellement en force. Un passage pour piétons à la sortie nord du Centre commercial deviendrait alors envisageable. Les passages pour piétons côté sud de la rue de Genève sont séparés de 160 m. Certes les piétons venant des sorties "nord" et "est" du Centre commercial et souhaitant se rendre du côté "nord" de la rue de Genève peuvent marcher 80 m et contourner par la gauche ou la droite cette muraille de Chine constituée d'une longue haie de buissons à épines doublée de chabourris, mais on est alors très loin d'un "espace rue" convivial. La rue devrait en effet être en trait d'union entre le nord et le sud de la commune et non une barrière. Quel contraste avec d'autres tronçons de la rue de Genève, d'autres rues pourtant parcourues par le tram en milieu urbain et le futur "mail central" des Communaux d'Ambilly !

Lors de discussions avec les responsables de la DGT, il nous a été dit qu'une interdiction de tourner à gauche empêcherait le demi-tour sur la rue de Genève. Nous observons toutefois très peu de demi-tours, dont on ne voit d'ailleurs pas le réel intérêt pour l'automobiliste. Un autre argument cité par les mêmes responsables était que le contrôleur électronique des feux de régulation du trafic était saturé et ne pouvait pas, sans remplacement coûteux, régler un passage supplémentaire, mais que ce remplacement pourrait être financé par la commune, quitte à ce qu'elle se fasse rembourser ultérieurement par le canton, actuellement serré financièrement.

IV. 4. Le carrefour entre la route de Jussy et l'avenue Tronchet<sup>4</sup>

*Dans le sens nord-sud, la signalisation et le tracé de la route incitent le trafic de transit à passer par l'avenue Tronchet.*

*Dans le sens sud-nord, le trafic qui passe par l'avenue Tronchet évite le stop, mal placé, sur la route de Jussy.*



**Aménagements souhaités**

Ce carrefour fait l'objet de modifications déjà prévues dans le cadre des "mesures d'accompagnement des Communaux d'Ambilly". Il s'agit de l'une des 64 actions sur Plan 'actions du réseau routier 2015-2018. Il est prévu notamment que le chemin de la Mousse (sur son tronçon thônésien entre le chemin de la Gravière et la route de Jussy) soit mis en sens unique en direction du sud, et la route de Jussy (sur le tronçon "Baechler-Rolax") soit mis en sens unique en direction du nord. Les stops (dont l'un est d'ailleurs mal placé), seront remplacés par des carrefours à feux dits "intelligents". Il reste à espérer que la signalisation, les marquages au sol et la programmation des feux permettront effectivement de délester l'avenue Tronchet.

**V. L'application de la «Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée»**

Cette nouvelle loi (LMCE, H 1 21) a été votée à une large majorité par le Grand Conseil le 3 décembre 2015, puis ratifiée par le peuple le 5 juin dernier. Elle s'appuie sur les zones définies dans la Loi sur la mobilité (H 1 20). Le centre urbain de Chêne-Thônex est classé «zone II»<sup>4</sup>.

En zone II, la loi prévoit d'accorder la priorité aux transports publics et à la mobilité douce mais aussi de concentrer le trafic individuel motorisé sur les axes prioritaires afin de délester le réseau secondaire.

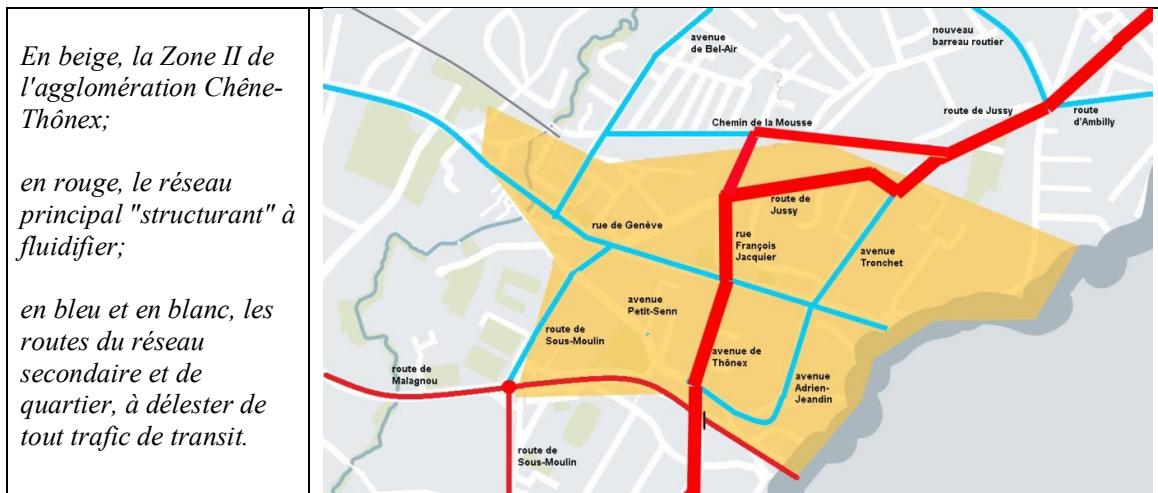
<sup>4</sup> La LMCE stipule, en son art. 6 al. 2, que le périmètre des zones ainsi que la moyenne ceinture routière, destinés à évoluer dans le temps, sont définis par une carte dans le plan d'actions du réseau routier tel que défini à l'article 12, alinéa 2, lettre a, de la loi sur la mobilité (H 1 20).



### Art. 4, al. 7

- a) Le trafic de transit est fortement restreint.
- b) Des axes routiers structurants sont aménagés de façon à garantir la fluidité du trafic individuel motorisé.

En partant du principe selon lequel l'"axe routier structurant" correspond au réseau primaire constitué de l'avenue de Thônex, de la rue François-Jacquier et de la route de Jussy, nous attendons de connaître les mesures de fluidification qui y sont prévues, de même que celles prévues sur le réseau secondaire et de quartier visant à restreindre fortement le trafic de transit, afin de respecter la loi. Un passage sous la rue de Genève reliant l'avenue de Thônex et la rue François-Jacquier répondrait parfaitement à la logique de cette loi.



### VI. Nos souhaits

- Déclassement des avenues Tronchet et Adrien-Jeandin en réseau de quartier
- Mise en zone 30 des avenues Tronchet et Adrien-Jeandin
- Interdiction des avenues Tronchet et Adrien-Jeandin au trafic de transit des poids lourds, des véhicules de chantier et des véhicules agricoles
- Aménagement des carrefours cités sous IV ci-dessus, afin de concentrer le trafic de transit sur le réseau primaire
- Suppression du tourner à gauche depuis la rue de Genève vers l'avenue Tronchet
- Création d'un passage pour piétons sur la rue de Genève, à la sortie "nord" du Centre commercial
- Création d'un passage sous la rue de Genève, reliant l'avenue de Thônex à la rue François-Jacquier

Nous espérons le soutien de la Commune, de la DGT et du Grand Conseil.

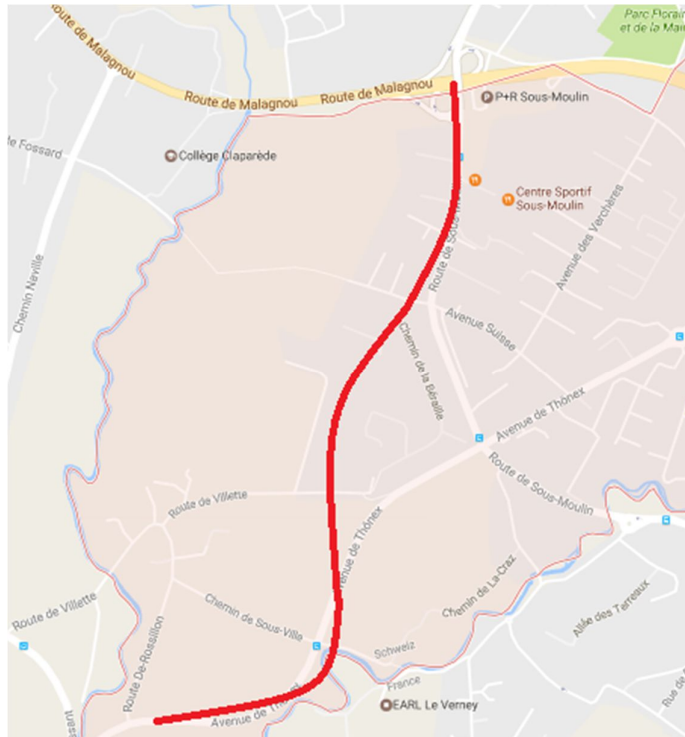


### VII. Pour conclure: une proposition ambitieuse et visionnaire

Elle nous vient de Me Philippe de Boccard et permettrait de régler quasiment tous les problèmes de circulation dans Thônex.

La proposition consiste à réaliser le premier tronçon du boucllement autoroutier entre Vallard et Puplinge, où la densité de l'habitat et des activités peuvent amplement justifier ces travaux au sens des directives fédérales sur le cofinancement des infrastructures routières, dans le cadre des projets d'agglomération.

C'est un profond changement de paradigme, selon lequel le boucllement autoroutier se fera ou ne se fera pas mais s'il se fait, ce sera selon ce tracé et pas un autre<sup>5</sup>, s'il le faut par tronçons au fur et à mesure que des tranches de financement seront disponibles, et peu importe si cela prendra 10, 20 ou 30 ans. Ce tronçon résoudrait totalement le problème d'engorgement de la route de Jussy.



Par contre pour alléger la partie sud de l'avenue de Thônex, il faudrait prévoir, en tant que mesure d'accompagnement, une jonction entre l'avenue de Thônex et la route de Sous-Moulin, court-circuitant le carrefour de Fossard, empruntant une partie du tracé de la route de Sous-Moulin et, partiellement en tunnel ou tranchée couverte, rejoignant la route Blanche là d'où partirait le premier tronçon du boucllement autoroutier.

Une grande partie du financement pourrait être assurée par le futur fonds FORTA.

<sup>5</sup> Traversée du lac et boucllement autoroutier, Présentation du projet du conseil d'État, 31.08.2016