

5. DÉPLACEMENTS

Deux projets majeurs modifieront profondément et durablement les réseaux de déplacement de Meyrin, d'ici la fin de la décennie :

- le tramway Cornavin - Meyrin - CERN (TCMC),
- la traversée de Meyrin-village en tranchée couverte.

A cette occasion :

- le réseau routier primaire sera réorganisé et se composera de la route de Meyrin (via la tranchée couverte) et d'une boucle autour de la Cité empruntant l'avenue Louis-Rendu, la rue des Vernes, l'avenue Sainte-Cécile et l'avenue de Mategnin;
- à l'intérieur de cette boucle ne subsistera plus que le trafic d'accès local. En particulier, la traversée du village et la rue De-Livron seront fortement délestées du trafic automobile;
- le réseau de bus sera entièrement redéfini en fonction de la nouvelle desserte tram. Une proposition conjointe a été développée à cet effet par les communes de Meyrin, Vernier et Satigny.

Les principales implications pour les déplacements liés au futur quartier sont les suivantes :

- compte tenu de la taille importante du quartier, la localisation des accès routiers est un enjeu majeur. Sachant que l'essentiel du trafic est orienté en direction de Genève, il est primordial que l'accrochage principal du quartier se localise à l'amont de la tranchée couverte (autrement dit sur l'avenue Louis-Rendu), si l'on veut éviter un trafic supplémentaire important dans le village de Meyrin. Il s'agira également d'implanter les accès à bonne distance du carrefour route de Meyrin / avenue Louis-Rendu, fortement chargé;
- le périmètre des Vergers est desservi à moins de 300-500 m par le TCMC. De bons cheminements piétons sont à organiser vers les arrêts *Hôpital* et *Meyrin-village*, mais aussi et surtout vers l'arrêt *Vaudagne* qui, à la différence des deux autres, bénéficie d'une fréquence de desserte double (arrêt commun aux branches *CERN* et *Gravière*);
- on peut imaginer qu'une ligne de bus traverse le futur quartier (tracé à définir entre l'avenue Maillard et la rue des Vernes);

Les objectifs

- organiser les déplacements
- minimiser les impacts sur l'environnement

Les questions clés

- quels accès et quels cheminements ?
- quelles installations de stationnement ?
- quels aménagements et quelle cohabitation ?

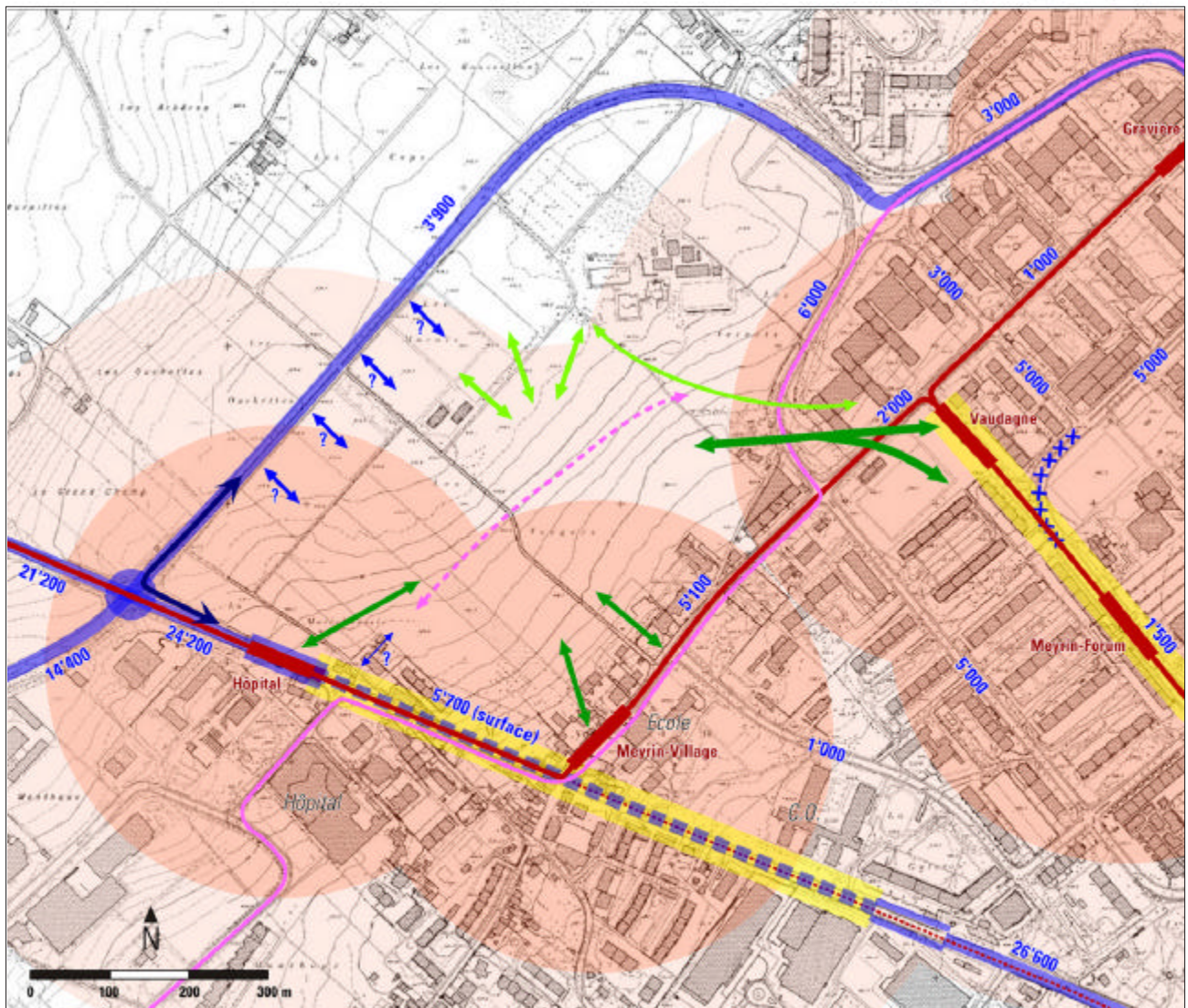
Synthèse du diagnostic

Contexte, projets à considérer

- Réseau routier primaire, après réorganisation
- Tranchée couverte et rampes d'accès
- Tronçon fermé au trafic
- Remplacement des feux par un giratoire
- Tramway Cornavin - Meyrin - CERN (TCMC)
- Arrêt du TCMC et rayon de 300/500m
- Réservations pour un tracé tram direct
- Ligne de bus inter-quartiers envisagée en complément du TCMC
- Trafic journalier moyen (TJM) estimé après mise en service du TCMC et de la tranchée
- Espaces fortement délestés du trafic

Orientations pour l'étude

- Accès automobile :**
 - accrochage du quartier au réseau routier primaire
 - itinéraire devers Genève via la tranchée
- Itinéraire bus :** variante possible via le site
- Réseaux doux (piétons, vélos) :**
 - accès aux centralités et aux arrêts TC
 - relations avec les espaces de loisirs
- Installations de stationnement :**
 - interférence minimale du trafic avec les réseaux doux
 - prise en compte de l'évolutivité des besoins (cycle de l'habitat, changement d'activités, ...)
 - synergies avec les besoins du centre sportif (parkings à usages multiples)



- au niveau des mobilités douces, les relations devront être soignées entre le quartier et les arrêts du TCMC, les centralités et équipements publics (village, ForuMeyrin, C.O., Hôpital, etc.), l'espace de loisirs. Les relations existantes entre la Cité et l'espace de loisirs via le quartier doivent être également préservées;

- concernant le stationnement, il y a lieu de prendre en compte le souhait d'une interférence minimale du trafic avec les réseaux doux et les espaces publics, l'évolutivité des besoins (cycle de l'habitat, changement d'activités, etc.), et les synergies avec les besoins du centre sportif (parkings à usage multiple).