

Soirée publique
lundi 5 juin 2023 – 19h30 à 22h – École des Ouches
PDQ Concorde – Mobilité : Ce qui va changer

Intervenant-e-s :

- M. **Mathias Buschbeck**, Maire de la Ville de Vernier, responsable de l'aménagement du territoire (Urbanisme, Affaires domaniales et Mobilité, Développement durable)
- Mme **Frédérique Perler**, Conseillère administrative de la Ville de Genève, responsable du Département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité
- Mme **Nathalie Métrat**, Directrice, Direction des ponts et chaussées (DPC), Office cantonal du génie civil (OCGC)
- M. **Thierry Messenger**, Directeur, Région Lac-Rhône, Office cantonal des transports (OCT)
- M. **Benoît Pavageau**, Directeur, Direction des transports collectifs, OCT
- M. **Nicolas Betty**, chef du service de l'aménagement, génie civil & mobilité, Ville de Genève
- M. **Igor Moro**, chef du service de l'aménagement, Ville de Vernier

Autres personnes invitées :

- M. **Christian Gorce**, Ingénieur cantonal, Directeur général de l'Office cantonal du génie civil
- M. **Serge Bulliard**, chef de service, service des routes, DPC-OCGC
- Mme **Séverine Brun**, ingénieure, direction régionale Lac-Rhône, OCT
- Mme **Laura Vellella**, cheffe de projet GPC, office de l'urbanisme (OU)
- M. **Gilles Doessegger**, adjoint de direction, service de l'urbanisme, Ville de Genève
- Mme **Émilie Guibert**, déléguée à la mobilité, service de l'aménagement, Ville de Vernier

Organisation et animation :

- Daniel Dind, Geneviève Herold Sifuentes et Zoltan Horvath (Forum démocratie participative)
- Marina Janssens (animation)
- Louise Goffin (prise de notes)
- Animateurs et animatrices des tables de discussions

Participation : Le public de cette soirée a rassemblé quelques 80 personnes .

1. Accueil

Marina Janssens souhaite la bienvenue et remercie le public et les intervenant-e-s de la soirée ainsi que les personnes invitées, représentant les trois collectivités publiques impliquées dans la réalisation du PDQ (Plan directeur de quartier) Concorde : le Canton, la Ville de Genève et la Ville de Vernier.

Alors qu'aux dernières soirées publiques du Forum l'attention étaient portée sur les projets de constructions de logements, la soirée de ce soir sera entièrement consacrée au thème de la mobilité dont les changements à venir vont profondément impacter la vie du quartier.

Objectifs de la soirée :

- Que les autorités fassent état de l'avancement de leurs projets respectifs concernant la mobilité en lien avec la réalisation du PDQ Concorde
- Que les habitant-e-s aient une occasion d'exprimer leurs attentes et leurs inquiétudes concernant les changements de mobilité à la Concorde
- Que la coordination puisse avancer entre les trois collectivités publiques (Canton et Villes de Vernier et de Genève), ainsi qu'avec le Forum.

2. Introduction : rappel des enjeux des habitant-e-s

Lors d'une réunion écoquartier Concorde à fin avril, quelques habitant-e-s du quartier ont réfléchi à la préparation de cette soirée. Geneviève Herold Sifuentes rapporte quatre enjeux prioritaires pour les habitant-e-s de la Concorde :

1. Les habitant-e-s ont une expérience et une expertise collective à partager sur le fonctionnement du quartier en général et en matière de mobilité.
2. Une des grandes préoccupations est la manière dont vont se coordonner tous les changements liés à la mobilité, avec comme comparaison un jeu de Tétris géant.
3. Le quartier de la Concorde n'est pas une île. Quand le PDQ Concorde a été conçu il y a 10 ans, toutes les évolutions des quartiers environnants n'étaient pas connues. Il sera donc important de revoir la mise en œuvre du PDQ Concorde à la lumière de la densification aux alentours, sans privilégier la Concorde au détriment de ses voisins.
4. Le PDQ Concorde donne les grandes lignes en matière d'aménagement mais il reste beaucoup de détails à travailler. Deux grands principes qui concernent la mobilité et méritent d'être approfondis sont :

- diminution de la circulation de transit
- création d'espaces publics généreux

Il s'agira de trouver un équilibre entre espace public et circulation routière, car les espaces publics du quartier sont surtout les espaces des rues, les autres parcelles sont aux mains de propriétaires privés et principalement consacrées à du logement.

3. Rappel des enjeux de mobilité du PDQ Concorde

Thierry Messenger, Directeur, région Lac-Rhône de l'Office cantonal des transports (OCT), souligne qu'établir actuellement une carte des enjeux de mobilité du quartier reste un défi. Cinq points apparaissent aujourd'hui comme essentiels :

1. Assurer les nouvelles accessibilités au quartier :
 - depuis l'av. de l'Ain au niveau de la rue Jean-Simonet.
 - sur l'av. d'Aire, au niveau de l'av. de la Concorde. Il s'agit de supprimer le giratoire habité grâce à un U-turn qui permettra de rejoindre le quartier du Lignon, quartier adjacent avec lequel il est important d'assurer la perméabilité (cf la remarque des habitant-e-s : la Concorde n'est pas une île)
2. Supprimer le trafic de transit actuel et surtout ne pas en créer de nouveau :
 - il y a par exemple des inquiétudes concernant un report de trafic sur l'av. Henri-Golay et la rue Camille-Martin. Il faudra que les différentes entités (Ville de Genève, Ville de Vernier et Canton) se coordonnent pour éviter ces transits.
3. Respecter l'esprit du PDQ Concorde, celui d'un écoquartier, en favorisant les modes de mobilité douce.
4. Ce quartier va faire l'objet d'améliorations importantes sur les axes routiers primaires que sont l'av. de l'Ain et l'av. de Châtelaine avec deux projets portés par le Canton :
 - la requalification de l'axe Lyon-Châtelaine-Vernier en faveur des transports collectifs et de la mobilité douce, avec la mise en service d'une nouvelle offre de bus à haut niveau de service (BHNS)
 - la requalification de l'av. de l'Ain en faveur des transports publics et de la mobilité douce.
5. Création d'espaces publics par la requalification de parkings de surface dont les places seront compensées dans les parkings souterrains et/ou mutualisés.

4. Présentation des projets du Canton

Nathalie Métrat, Directrice, direction des ponts et chaussées (DPC) au sein de l'Office cantonal du génie civil (OCGC), qui est en charge des constructions sur les routes cantonales (aménagement, ouvrages d'art, infrastructures et transports publics), rappelle l'ensemble des projets d'agglomération concernant les infrastructures et les espaces publics. Ces mesures sont assez nombreuses et trois d'entre elles concernent directement le quartier :

- la mesure 30-31 : réaménagement de l'av. de l'Ain
- la mesure 30-26 : accessibilité routière au quartier Concorde
- la mesure 30-20 : requalification de l'espace-rue Concorde-Libellules

Il s'agit de projets d'infrastructures qui accompagnent les mutations des quartiers.

Réaménagement de l'avenue de l'Ain

Le réaménagement de l'av. de l'Ain, plus précisément le tronçon depuis le pont Butin jusqu'à la rue Jean-Simonet, coûtera environ 9 millions CHF. Cette mesure est maintenant en phase de projet d'ouvrage et est pilotée par le service des routes au sein de la direction des ponts et chaussées. Pour la réalisation de ce projet un système de gouvernance a été mis en place en collaboration avec la Ville de Genève et la Ville de Vernier, avec un comité technique, un comité de direction et un comité de pilotage qui s'inscrit dans le Grand projet Châtelaine (afin que ce projet précis soit associé à tous autres projets et autres enjeux).

Le projet d'aménagement comporte une voie de bus en direction de Châtelaine et une berme centrale végétalisée. En ce qui concerne les échéances, le projet est abouti, les plans sont en phase finale, prêts à être déposés en juin 2023 pour la demande d'autorisation, avec un démarrage des travaux prévu début 2025, en coordination avec les chantiers déjà ouverts.

Il y a deux grands enjeux autour de cet axe :

- C'est à la fois un axe routier cantonal, où il faut garantir la fonctionnalité des différents flux de transport individuel motorisé (TIM), de transports en commun (TC) et de vélos,
- et une zone de fracture entre les quartiers Concorde et Libellules qu'il scinde en deux. Pour la perméabilité, 3 liaisons de mobilité douce sont prévues: une requalification du passage inférieur, la création d'une liaison piétonne et un passage compatible avec la voie verte.

La création d'une liaison piétonne (au centre du tronçon) a fait l'objet de beaucoup de discussions avec la Ville de Vernier et un accord de principe a été trouvé. Au départ il y était prévu de créer une passerelle de mobilité douce mais la Ville de Vernier a demandé de vérifier s'il serait possible de faire un passage en surface (passage piéton). Le Canton et la Ville de Vernier se sont entendus et accordés sur ce projet. Pour des raisons de temporalité, cette traversée piétonne n'a pas pu être intégrée à la demande d'autorisation. La dépose d'une complémentaire à l'autorisation de construire sera faite dans un second temps pour viser néanmoins une réalisation concomitante.

Requalification de la liaison Concorde-Libellules

Le passage inférieur sous l'av. de l'Ain est une partie de cette mesure : il doit être reconstruit par le service des ouvrages d'art de la DPC, avant le réaménagement de l'avenue de l'Ain. Ces projets sont imbriqués et à traiter en coordination avec les projets d'urbanisme qui sont encore à l'étude. Il faut pouvoir commencer à travailler sur ce passage inférieur avant de pouvoir travailler sur l'av. de l'Ain. Il y a donc un travail de coordination entre l'Office de l'urbanisme, la Ville de Vernier et l'Office cantonal du génie civil pour viser l'optimisation de ces projets : faire le minimum nécessaire pour garantir une fonctionnalité au niveau génie civil tout en permettant la meilleure compatibilité avec les espaces publics futurs de part et d'autre du passage. Les aménagements des places côté Concorde et Libellules seront envisagés dans un second temps.

Le passage inférieur fait partie d'une plus grande mesure. Le plan montrant les différents acteurs concernés (voir présentation) donne une bonne idée de la complexité. Le dépôt de la demande

d'autorisation de construire est prévu pour août 2023 avec un démarrage des travaux en 2025.

BHNS-GVZ

Benoît Pavageau, Directeur, direction des transports collectifs à l'OCT, présente le projet BHNS-GVZ, c'est-à-dire le bus à haut niveau de service Genève-Vernier-ZIMEYSAVER. Il s'agit d'un projet situé en bordure du quartier mais dont l'offre devrait intéresser les habitant-e-s.

L'intérêt de ce projet est son offre à haut niveau de service : plus de fréquence, de performance et de places assises. Pour les habitant-e-s de la Concorde, il y aura à quelques centaines de mètres à pied une offre très performante en direction de Meyrin, de Vernier et du centre-ville.

Les vieux trolley seront remplacés par des bus de nouvelle génération, entièrement électriques. Ce sont les mêmes que ceux de la ligne 23 qui circulent sur l'avenue de l'Ain mais en mieux : 24 mètres (au lieu de 18 mètres), plus performants que les TOSA (moins de points de recharge). Ils seront mis en place sur la ligne 6 et la ligne 19, qui fonctionneront toute la journée avec un bus pour le centre ville toutes les 3 à 4 minutes.

Sur le tracé du BHNS-GVZ il y a deux tronçons en site propre dédié c'est-à-dire un aménagement très fort au profit des bus, avec des voies totalement réservées pour les bus, en dehors des voitures, et la priorité aux feux. Sur l'avenue de Châtelaine le projet prévoit aussi une requalification complète avec des traitements paysagers, des cheminements vélos et piétons élargis et sécurisés.

Au pont de l'Écu, deux éléments sont prévus : un arrêt de bus sur le pont ferroviaire et la halte CFF de Châtelaine sous le pont. Il y aura donc à la fois un arrêt de bus et une connexion au train qui relie La Plaine à Cornavin. La complexité de ce projet tient au fait qu'il est lié à l'agrandissement de la gare Cornavin avec un second niveau de voies en sous-sol, dont le tunnel débouchera à la hauteur du carrefour de l'Écu. En effet, aujourd'hui, il y a 7 trains par heure qui arrivent à Cornavin alors qu'à l'horizon 2035, sont prévus 11 trains par heure.

4. Présentation des projets de la Ville de Vernier

Mathias Buschbeck, Maire de Vernier, rappelle que la mobilité s'inscrit dans le cadre du PDQ Concorde qui de manière exemplaire a été travaillé avec le quartier. Il y a 10-15 ans les habitant-e-s voulaient un quartier apaisé, moins de transit, des rues requalifiées et moins de circulation, donc des parkings mutualisés à l'entrée du quartier. Ce souhait de révolution a été demandé par les habitant-e-s. Mais il faut bien comprendre qu'en diminuant le trafic et le transit, on diminue l'accessibilité et on ôte du confort aux habitant-e-s. Ce sera moins simple pour partir et rentrer chez soi puisque de façon générale, il y aura moins de trafic dans le quartier. Il faut garder à l'esprit qu'on est toujours le trafic et le transit de quelqu'un d'autre.

Après tous les forums sur l'aménagement, il est important aujourd'hui de parler de mobilité. Après avoir créé du logement, il s'agit de créer de la ville : requalifier des rues pour créer des ambiances conviviales et agréables. Mais cela suppose aussi des travaux : de 10 à 15 ans de travaux dont il faut parler pour pouvoir traiter les problèmes et garder une certaine qualité de vie dans le quartier. Ce sont ces problèmes que des habitant-e-s ont identifiés à l'exemple du travail préparatoire qui a été fait pour cette soirée.

Un problème important qui a été pointé, c'est qu'avec ce principe d'accessibilité par poches, certaines poches avaient des trous : par exemple, l'accès via Jean-Simonet qui permet de ressortir par Henri-Golay. Vu que les travaux autour de la halte de Châtelaine vont prendre beaucoup de temps, l'impact peut être gigantesque sur l'intérieur du quartier, c'est peut-être des milliers de véhicules en plus. Grâce à cette interpellation des habitant-e-s, la Ville de Vernier a mené une étude.

Concept global d'accessibilité au quartier

Igor Moro, Chef du service de l'aménagement, rappelle qu'en 2008-2009, quand ont été entamés les travaux de préparation du PDQ Concorde, il y avait des valeurs élevées en matière de charges de

trafic à certains endroits du quartier. C'est pourquoi il a été décidé d'agir sur le schéma de circulation en proposant l'accessibilité par poches. Selon ce principe, on entre par un endroit et on en sort du même côté comme une main dans une poche. On voit que le système en poches imaginé par le PDQ Concorde ne résout pas tout : certaines valeurs de trafic s'apaisent alors que d'autres augmentent. Il y a donc un report de charge de certaines rues sur d'autres. Mais le plan directeur avait prévu ceci et c'est pourquoi, la Ville de Vernier a pris la liberté de questionner et de retravailler ce schéma par poches.

Comme l'a souligné M. Buschbeck, il est à craindre qu'un nouveau phénomène de transit passe via l'entrée de Jean-Simonet et se poursuive sur Henri-Golay vu la double circulation possible. Ce transit existe déjà aujourd'hui : des comptages ont démontré que 30 % des voitures sur Henri-Golay sont du trafic de transit. Cette part importante pourrait augmenter avec les travaux à venir. D'où l'importance d'agir avec la mise en place d'une fermeture sur Henri-Golay pour réserver l'accès aux habitant-e-s, employés et visiteurs du quartier. Il faut par contre assumer que la contrainte qu'on impose aux personnes en transit s'appliquera aussi aux habitant-e-s.

La Ville de Vernier espère aussi qu'autour du projet de U-turn, il y aura la possibilité de rebrousser sur l'av. d'Aire afin d'éviter une répercussion de la circulation de transit sur le chemin des Sports. Tant que le U-turn et le rebroussement sur l'av. d'Aire n'est pas réalisé, il faudra laisser ouvert le giratoire habité (av. de la Concorde et ch. Désiré) notamment pour la ligne de bus 28. Mais pour dissuader le trafic de transit au moment de l'ouverture de l'accès Ain-Simonet, il sera nécessaire d'agir immédiatement à travers la mise en place d'une signalisation routière empêchant le transit. Dans un deuxième temps, quand le U-turn sera réalisé, on pourra vraiment requalifier l'av. Henri-Golay.

Les échéances sont les suivantes : pour la création de l'accès de l'av. de l'Ain sur Jean-Simonet, les travaux sont prévus en 2025 et l'ouverture en 2026. Pour la requalification d'Henri-Golay et Jean-Simonet, l'avant-projet et le projet seront élaborés en 2024-2025, pour des travaux de 2026 à 2028. Les mesures de suppression du transit seront prises en deux phases : une mesure provisoire en même temps que l'accès de l'av. de l'Ain sur Jean-Simonet (2026) et une mesure définitive dans le cadre de la requalification de l'av. Henri-Golay (2027-2028).

Requalification de l'avenue Henri-Golay et de la rue Jean-Simonet

L'image actuelle est celle d'une étude préliminaire réalisée en 2018, basée sur l'expertise des habitant-e-s récoltée lors d'une balade urbaine dans le quartier. Ce projet prévoit :

- Mise en zone 20 de l'av. Henri-Golay : zone de rencontre, il n'y a plus de séparation entre usagers, il n'y a plus de trottoir, les piétons sont prioritaires.
- Maintien en zone 30 de la rue Jean-Simonet.
- Créer un axe vert sur l'av. Henri-Golay avec un arborisation dense et des sols désimperméabilisés, lorsque cela sera possible. Il faudra supprimer le stationnement en surface pour végétaliser la rue, avec une gestion globale et centralisée du stationnement aux portes du quartier, comme le demande le PDQ Concorde. C'est ce qui sera fait au secteur L et qui répondra aux besoins (logements et emplois) des secteurs L et M ainsi que du centre culturel Concorde espace culture. On évite donc la circulation des voitures dans le quartier en centralisant les parkings en périphérie.

Parvis Concorde et Libellules

Les rampes du passage inférieur Concorde-Libellules devront être réaménagées pour être accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR), ainsi que pour les nouvelles densités et usages de mobilités douces (plus de vélos, vélos-cargo, etc). Il faut donc adapter la pente des rampes, dont une, pour répondre à l'exigence du 6 % de pente PMR, aura une longueur de 50m : ce sont des aménagements conséquents, à intégrer le mieux possible pour avoir une qualité fonctionnelle et paysagère. Suite au résultat du concours d'architecture du secteur T, l'Office d'urbanisme et les deux villes ont lancé une nouvelle étude et l'image des deux parvis (Concorde et Libellules) va donc

être mise à jour.

Du côté Concorde, l'aménagement se fera en deux temps :

- un aménagement plutôt fonctionnel assuré par l'OCGC dans le cadre de l'élargissement du passage inférieur et de la requalification de l'av. de l'Ain, mais sans les rampes nécessaires à l'accès aux personnes à mobilité réduite (PMR) ;
- lorsque le système de U-turn/rebroussement sur l'av. d'Aire sera mis en place, on pourra supprimer le giratoire habité, libérer l'espace de la Concorde du trafic routier et créer le parvis avec la rampe de 50m.

Du côté des Libellules c'est une maîtrise privée sur une parcelle privée de l'État de Genève avec un projet dont la mise en œuvre reste à définir.

Voie verte

Il s'agit d'un projet qui longe les voies de chemin de fer. L'idée est de créer un aménagement avec des gabarits de circulation variables avec toujours entre 3m20 et 4m d'espace de circulation en dur auxquels s'ajouteront entre 1m et 4m de circulation sur des surfaces perméables, plus accessibles aux piétons qu'aux vélos. Un aménagement fonctionnel mais aussi apaisant. Ce ne sera pas une voie verte comme on en connaît aujourd'hui sur l'autre rive répondant aux besoins d'un trafic cyclable d'agglomération. Le cycliste pressé ne passera probablement pas par là. Par contre, il y aura des qualités paysagères et de promenades intéressantes. Il y a des intentions d'arborisation, mais elles sont un peu limitées par les prescriptions des CFF.

5. Présentation des projets de la Ville de Genève

Frédérique Perler, Conseillère administrative en charge de la mobilité, souligne que la Ville de Genève intervient à la Concorde sur deux points qui préoccupent les habitant-e-s :

- le secteur T, ainsi que le U-Turn et la contre route du carrefour entre l'avenue de l'Ain et l'avenue d'Aire ;
- la continuité de la voie verte.

Nicolas Betty, Chef du service de l'aménagement, génie civil & mobilité, rappelle que la Ville de Genève adhère à plusieurs principes du PDQ Concorde notamment la mise en impasse de certaines rues, par exemple la rue Camille-Martin avec la création de la zone piétonne le long de l'école des Ouches en 2022. Il détaille les deux autres points d'intervention.

U-Turn avenue d'Aire

Aujourd'hui, si on veut quitter l'av. de l'Ain pour aller vers le secteur de Vernier (Lignon) on doit prendre le giratoire habité. L'objectif c'est de simplifier les choses avec un U-turn en 3 objets :

1. adapter la bretelle pour permettre de rejoindre l'av. d'Aire depuis l'av. de l'Ain et de partir en direction de Vernier ;
2. garder l'accessibilité en direction du centre ville ;
3. créer une bretelle spécifique qui permette de rejoindre l'av. de l'Ain depuis l'av. d'Aire pour rejoindre Châtelaine.

Tout cela est dépendant du développement du secteur T.

Un crédit d'étude a été voté fin 2021 pour le secteur T et des mandataires ont été engagés pour débiter des études au début 2023. L'objectif est de déposer une demande d'autorisation de construire et une demande de crédit de réalisation au premier trimestre 2024. Tout cela devra évidemment être coordonné avec l'ensemble des travaux déjà évoqués.

Deux points sont encore à l'étude :

- avoir un arrêt de transports collectifs au plus proche du quartier ;

- aujourd'hui, quand on arrive depuis Vernier, il n'est pas possible de rejoindre l'av. de l'Ain en direction du nord (Balexert). Il n'est pas possible d'opérer ce retournement au niveau de la bretelle mais la possibilité de le faire plus bas sur l'av. d'Aire va être étudiée.

Voie verte

Concernant la continuité de la voie verte à la jonction entre le Parc Hentsch et les nouveaux immeubles, très récemment, des travaux ont permis un abaissement du trottoir au chemin des Sports pour améliorer l'insertion des cycles. A moyen terme, la Ville va améliorer ce secteur de la voie verte probablement en supprimant des stationnements situés sur le pont pour sécuriser et séparer les flux piétons / cycles sur ce tronçon du chemin des Sports.

6. Restitution des discussions en groupe des habitant-e-s

Les groupes de discussion ont permis aux habitant-e-s d'exprimer leurs attentes et inquiétudes, tout en échangeant avec les personnes invitées, qui circulaient entre les tables. La restitution de ces échanges s'est faite de manière graphique pour indiquer sur quoi les discussions avaient porté à l'aide de pictogrammes « usagers », de portions de carte du quartier et de post-its (voir photos). Les échanges dans chaque groupe ont été pris en note et sont restitués ici par écrit.

Groupe 1

Usagers :

- Enfants
- Voitures

Portions de la carte du quartier :

- Transit nord
- Rond point habité & U-Turn

Post-its :

- Piéton, où va-t-on ?
- Danger voiture école – enfant – crèche
- Il faut quand même des voitures, il y en aura toujours

Remarques du groupe :

Pourquoi ouvrir le bas de la **rue Jean-Simonet** sachant qu'il y a beaucoup d'immeubles avec des enfants qui traversent vers l'école, ainsi qu'une crèche ?

Croisement entre Camille Martin et ch. des Sports : pour les piétons il n'y a aucun aménagement. Pas de passage piéton pour aller à la coop depuis Camille-Martin. Même dans une zone 30 serait-il possible de rajouter des passages pour piétons plus accessibles ?

Pour les **piétons**, tous les **feux du quartier sont trop courts**, pas adaptés pour les personnes à mobilité réduite : notamment au passage piéton de l'av. d'Aire pour les personnes âgées des Jardins du Rhône .

Accès aux quartiers : Pourquoi créer un nouvel accès depuis l'avenue d'Aire vers le chemin de l'Essor ? Comment va-t-on accéder aux Jardins du Rhône en venant de la ville ? Comment va être fait le tourner-à-gauche depuis Jean-Simonet vers l'avenue de l'Ain ?

Circulation en poche : Comment tournerons-nous dans les impasses ? Comment va s'articuler le secteur T avec les enjeux de mobilité ? Fermer le quartier va provoquer des détours en voiture.

Stationnement : Comment pourront se parquer les visiteurs du quartier ?

Voie verte : Plutôt pour des voies rapides pour les vélos que des voies mutualisées avec les piétons.



Groupe 2

Usagers :

- Voitures
- Enfants
- Poussette

Portions de la carte du quartier :

- Transit nord
- Rond point habité & U-Turn

Post-its :

- Manque de parkings pour habitants et visiteurs
- PDQ Concorde <=> Michée-Chauderon & Jardins du Rhône
- Sortie Concorde par av. Ain => bouchons-nuisances
- Nuisances accrues pour Jean-Simonet & Henri-Golay
- U-Turn Ain-Aïre : anachronique

Remarques du groupe :

Piétons, poussettes, personnes à mobilité réduite : trottoir à abaisser au croisement Sports / Furet

U-Turn Ain>Aïre : projet anachronique, accroissement de problèmes de nuisance sonore et de sécurité, en contradiction avec l'urgence climatique, coupant encore plus Michée-Chauderon (en densification) de la Concorde alors que ces deux quartiers ne font qu'un (équipements collectifs, commerces, etc.)

Secteur Jean-Simonet : nuisances pour les riverains et problèmes de sécurité pour les enfants des écoles, d'abord pendant les chantiers en cours pour plusieurs années, et ensuite une fois l'accès ouvert sur l'av. Ain.

Circulation en poche : habitants contraints d'entrer/sortir du quartier sur l'av. de l'Ain, alors que le passage piéton prévu entre Libellules et Concorde, et les travaux au carrefour de l'Écu vont provoquer des files de voitures et des bouchons.

Manque de **places de parking** pour les visiteurs venant de l'extérieur du quartier : risque d'isolement



Groupe 3

Usagers :

- Motos
- Personnes à mobilité réduite
- Voitures [accès garages]
- Camions [déchets jardin lourds & intransportables ≠ camion poubelle, passe 2x par semaine]

Portion de la carte du quartier :

- Circulation en poche

Post-its :

- Accès box et parking Henri-Bordier 10-26
- Accès pompes funèbres

Remarques du groupe :

Av. Henri-Bordier 10 à 26 : Si une partie de l'avenue de la Concorde est fermée, comment les habitants de ce périmètre pourront-ils accéder aux box-parkings dans le chemin privé situé entre le ch. de l'Essor et l'av. Henri-Bordier ? Accès voitures, accès aux jardins (y compris poulailler) pour débayer les déchets ?

Personnes à mobilité réduite : accès à ce secteur + accès aux pompes funèbres

Parcage des deux-roues : laisser des places en surface afin d'éviter les parkings «sauvages»



Groupe 4

Usagers :

- Enfants
- Voitures

Portion de la carte du quartier :

- Circulation en poche

Post-its :

- Riverains autorisés ? Pas la solution ?

Remarques du groupe :

Circulation en poches : scepticisme vis-à-vis de l'idée que la diminution de la circulation de transit implique, forcément, une diminution de la facilité d'accès au quartier pour les habitants.

Pourquoi ne pas poser des **panneaux «riverains autorisés»** pour fermer le quartier au trafic de transit sans gêner les habitants ? [En fait ces panneaux n'existent plus car ils sont inefficaces : il est impossible de déterminer qui est un riverain.]

PDQ Concorde : petit débat entre des personnes considérant ce PDQ comme imposé d'en haut, sans l'assentiment des habitants, et des personnes ayant participé depuis le début à toutes les réunions de préparation et d'élaboration de ce PDQ.

Zones piétonnes av. Concorde et Camille-Martin : remise en cause et débat sur la nécessité de s'adapter à l'augmentation du trafic qui est la vraie cause des bouchons et difficultés de circulation. Par ailleurs, les scooters qui roulent trop vite et, parfois, sur les zones piétonnes représentent un vrai danger.

Stationnement : quels aménagements pour permettre aux voitures de faire demi-tour ? Y aura-t-il des places visiteurs dans le parking mutualisé ?

Passage Libellules-Concorde : pourquoi remplacer la passerelle prévue par un passage piéton ?

Carrefour de l'Écu : l'annonce de 15 ans de travaux suscite de gros soucis !



Groupe 5

Usagers :

- Enfants
- Piétons

Lieux du quartier :

- Accès Jean-Simonet
- Rond point habité & U-Turn

Post-its :

- Accès depuis le pont Butin ?
- Élargissement av. Aire : quid piétons ?
- Av. Aire : Giratoire + U-Turn ?
- Sécurité des enfants passage piéton Jean-Simonet
- Stop transit Jean-Simonet déjà 30 %
- Impasse Henri-Golay : amélioration piéton + enfants

Remarques du groupe :

Piétons : quel cheminement venant du pont Butin ?

Avenue d'Aire : on pourra donc faire demi-tour ?

Avenue de l'Ain : pas d'information sur les échéances et sur les étapes des travaux et leur durée ; des zones de circulation sans feu de trafic ?

Circulation en poche : l'analyse de MM. Buschbeck et Moro concernant le potentiel transit Ain-



Châtelaine par le futur accès Jean-Simonet est saluée, d'autant plus avec les longs travaux sur la halte de Châtelaine. La solution proposée d'une zone piétonne sur l'avenue Henri-Golay au niveau de l'école des Ouches répond à une demande de nombreux habitants. Elle réalise concrètement :

1. une diminution du transit dans l'écoquartier (devant une crèche et 2 écoles)
2. l'accès à l'écoquartier par poches
3. une augmentation des espaces publics

Groupe 6

Usagers :

- Personnes à mobilité réduite
- Voitures

Lieux du quartier :

- Transit sud

Post-its :

- Accès et parkings visiteurs et services
- Voiture : nuisances

Remarques du groupe :

Les **personnes à mobilité réduite** ont aussi besoin qu'il y ait des places de parking visiteurs dans le quartier pour que leurs aides puissent se parquer.

Rue Camille-Martin entre ch. Sports et av. Aïre : augmentation du bruit et de la circulation des voitures et motos (lié aux parkings du ch. des Sports?) → fermer aussi ce tronçon ou en faire un sens unique limité à 20 km/h ?

Accès au quartier : venant de Balexert pour rejoindre le parking de Jean-Treina sur la rue Camille-Martin, il faut maintenant faire un détour dans le quartier... un tourner-à-gauche aux feux du carrefour de Châtelaine permettrait d'entrer dans le quartier par le chemin des Sports (mais cette solution n'est pas compatible avec le réaménagement de l'av. de Châtelaine et le BHNS).



Groupe 7

Usagers :

- Trottinette
- Piéton

Lieux du quartier :

- Circulation en poche
- Rond point habité & U-Turn

Post-its :

- Conflits piétons / trottinette / vélos p.ex. Pont Butin de nuit
- Tarif parking mutualisé secteur L : habitants + visiteurs + commerces



7. Conclusion

Marina Janssens souligne que, comme nous venons de le vivre dans les discussions par table, dans un quartier on n'est pas toujours tous et toutes d'accord et cela fait partie du casse-tête pour les personnes en charge de résoudre les questions de mobilité. Pour terminer, elle demande aux intervenant-e-s de cette soirée ce qu'il en est de la coordination entre les différentes entités représentées, afin de pouvoir assurer le bon déroulement du Tétris avec tous les chantiers à venir.

Laura Vellella, Cheffe de projet en charge du grand projet Châtelaine à l'Office de l'urbanisme, souligne que c'est l'Office de l'urbanisme qui a le rôle de mettre tout le monde autour de la table et de faire le lien avec chaque service impliqué, pour coordonner la mise en œuvre du PDQ Concorde en fonction des temporalités de chaque projet.

Mathias Buschbeck rajoute que les acteurs essayent en effet d'avoir une meilleure coordination, car cela nous a fait défaut lors des précédentes étapes. Il est vrai qu'un quartier transcommunal ne simplifie pas les choses donc l'idée c'est de s'équiper d'un tableau de bord. Nous souhaitons aussi mieux communiquer avec les habitant-e-s sur les échéances mais aussi sur les délais. Effectivement aujourd'hui, on annonce un certain programme mais certaines choses peuvent prendre plus de temps que ce qu'on souhaite.

Thierry Messager souligne que cette séance est dans l'esprit du PDQ Concorde en terme de participation. Il faut continuer à nous voir régulièrement pour discuter de ces questions et présenter les avancées.

La soirée se termine par une verrée et des échanges informels.