

Déroulement

- Mise en contexte : Introduction des mesures de mobilité de M. Jonathan Lupianez, Coordinateur, Forum Démocratie Participative
- Prise de paroles de
 - M. Luc Barthassat, Conseiller d'Etat en charge du DETA (Département de l'Environnement, du Transport et de l'Agriculture), Canton de Genève
 - M. Rémy Pagani, Conseiller administratif en charge du Département des constructions et de l'aménagement, Ville de Genève
 - M. Yvan Rochat, Conseiller administratif en charge de l'aménagement du territoire, du développement durable et de la mobilité, Ville de Vernier.
 - Excusé : M. Antonio Hodgers, Conseiller d'Etat en charge du DALE (Département de l'aménagement, du Logement et de l'Energie), Canton de Genève
- Débat

Durée : 2 h 00

Présence : Une centaine de personnes sont présentes dont les intervenants suivants à côté des magistrats :

- M. Thierry Messenger, directeur régional Lac-Rhône, DGT (direction générale des transports), DETA.
- Mme Sandrine Dall'Aglio-Lejeune, ingénieure planification transports, DGT, DETA.
- M. Igor Moro, responsable de l'urbanisme et du développement durable, Ville de Vernier.
- M. Thierry Merle, directeur, direction du développement urbain – rive droite, Office de l'Urbanisme, DALE.
- Mme. Giovanna Ronconi, cheffe de projet du grand projet Châtelaine, Office de l'Urbanisme, DALE.
- M. Bernard Widmer, ingénieur transports, Service de l'aménagement urbain et de la mobilité (SAM), Ville de Genève

Début de la soirée 20 h 00

Madame Marina Janssens et Monsieur Jonathan Lupianez souhaitent la bienvenue à tous les participants en rappelant que le Forum démocratie participative est impliqué dans le processus à l'oeuvre depuis 2008. Tous deux expliquent le déroulement détaillé de la soirée et donnent les consignes d'usage. Présentation officielle de tous les intervenants ci-dessus.

Mise en contexte

Le coordinateur du Forum Démocratie Participative fait un bref rappel des rencontres et du précédent atelier du mois de novembre. Il effectue une présentation qui explicite toutes les mesures de mobilités pour tous les modes de transports et le calendrier intentionnel de chacune d'entre elles. Il ajoute que ces mesures découlent des objectifs du plan directeur de quartier co-élaboré avec les habitants. Enfin, il souligne que tous les projets d'aménagement routier sont en cours d'étude.

Vous pouvez consulter la présentation sur ce lien (> projets Concorde).

Débats entre les magistrats et les habitants

Engagements et suites à donner

- **La mobilité en générale**

Un habitant commente la finalité des politiques publiques de transports. Elles ont pour objectifs d'encourager une baisse de l'usage de la voiture individuelle, mais qui, dans les faits ne fait qu'augmenter. Comment faire pour la diminuer, car son usage a un impact sur la santé publique ?

M. Barthassat explique que pour apaiser les quartiers, il faut fluidifier les grands axes dans un premier temps : assurer la mobilité (les transports publics et la mobilité douce) entre les différents centres du canton (Carouge, Vernier, etc.) et l'hyper centre. Il souligne qu'il s'agit maintenant de développer la moyenne ceinture avec le raccordement de la traversée du lac... Il ajoute que plusieurs leviers existent : les nouvelles technologies (bus électrique, feux intelligents, etc.), les transports publics (bus en voie propre, bus à haut niveau de service : BHNS, etc), les nouveaux comportements (mobilité douce, le carsharing, la sous-location des parkings, etc).

- **Le U-turn**

Cette mesure, à l'amorce du viaduc sur l'avenue de l'Ain, cristallise bon nombre de réactions et d'inquiétudes de la part des habitants notamment des quartiers voisins (Michée-Chauderon et les Jardins du Rhône). Ils demandent certaines clarifications : Comment la perméabilité de l'av. d'Aire va-t-elle être assurée avec la construction d'une bretelle ? Le u-turn sera-t-il organisé par des feux, un giratoire ? Comment sera gérée la question du bruit ?

M. Messenger souligne que le U-turn est la pierre angulaire du plan directeur de quartier (PDQ) pour assurer la fermeture du giratoire habité, vers la Villa de la Concorde, par lequel transitent plus de 4000 véhicules par jour, et ce dans des rues très étroites.

M. Rochat explique cette fermeture permettra de créer un espace public de quartier de qualité. La construction de ce premier élément va être l'élément déclencheur de la modification des accès au quartier.

M. Pagani précise que l'étude de faisabilité a démontré qu'une gestion des flux par des feux est la solution la plus efficace tant pour les TIM que pour les piétons. Actuellement, il y a trois passages piétons dans le secteur (en bas du pont, devant le chemin des sports- Jardin du Rhône, et devant la Coop). Il en est prévu un quatrième sous le viaduc, mais la décision appartient à l'autorité compétente : le canton.

Face aux nombreuses questions que pose ce projet d'importance, MM. Barthassat et Pagani s'engagent, avec leurs collaborateurs, à effectuer une visite de terrain avec les représentants associatifs pour mieux appréhender les divergences, éclaircir certaines questions et prendre en compte le point de vue des habitants. Elle aura lieu fin juin. Nous reviendrons le moment venu sur cette rencontre.

- **Accès et déplacement à l'intérieur de la Concorde**

Des habitants s'inquiètent de l'accès prévu à Jean Simonet par l'avenue de l'Ain, car en heure de pointe les ralentissements sont nombreux. D'autres s'interrogent sur l'organisation de la circulation à l'intérieur du quartier.

M. Igor Moro confirme que ces inquiétudes figurent dans le PDQ Concorde : « il faudra maîtriser le trafic de transit ». Un important travail sera entrepris au moment de la requalification de l'axe Jean Simonet pour dissuader les usagers de transiter par cet accès et rejoindre l'avenue de Châtelaine. Quant à l'organisation de la circulation dans le quartier, elle n'est pas encore stabilisée aujourd'hui. La ville de Vernier, la ville de Genève et le canton ont eu une discussion préalable pour avoir un système par boucle afin d'éviter le double sens de circulation. Concernant les files de véhicules, il partage cette inquiétude et insiste sur le travail en cours et à venir pour minimiser les inconvénients.

- **La halte RER de Châtelaine**

Une habitante salue les efforts qui ont été faits en terme de densification, mais se montre toutefois inquiète quant au timing de la réalisation de la halte RER (horizon 2030) alors qu'elle était prévue de manière coordonnée avec la construction des nouveaux équipements et logements.

M. Rochat explique qu'il n'a pas l'autorité de décider des financements et qu'il va faire tout son possible avec M. Luc Barthassat pour encourager la Confédération à tendre dans ce sens. Il précise toutefois qu'en premier lieu doit être mis en place le pôle multimodal.

M. Messenger indique que la Halte RER sera possible une fois l'extension de la gare souterraine de Genève réalisée et que la cadence de la ligne de la Plaine passe à tous les quarts d'heure.

- **Les transports publics**

Certains habitants expriment des appréhensions quant à l'utilité des transports publics actuels sur de longues distances.

M. Messenger informe que sera mis en place, fin 2017, la ligne 23 TOSA (véhicule électrique) qui reliera l'aéroport (P47) et la zone industrielle de Plan les Ouates sans passer par le Lignon. Il annonce aussi que la ligne 19 reliant Vernier au centre de Genève sera en site propre et modernisé.

M. Barthassat souligne que les voies de bus en site propre, permettant de relier rapidement deux lieux extrêmement éloignés en supprimant, par exemple, certains arrêts, vont donc être développées.

- **Les parkings**

Certains habitants se demandent quelle sera la capacité des parkings tandis que d'autres se demandent où ils pourront parquer leurs voitures quand les places de surface auront disparu.

M. Rochat précise que le PDQ prévoit un ratio de stationnement à 0,7 et que pour atteindre cet objectif un gros effort de coordination a été mis en place.

M. Moro rappelle le rôle et le fonctionnement des parkings dans le quartier. Placés aux entrées du quartier, ils éviteront qu'une large part des véhicules circule dans le quartier. Il précise ensuite la notion de parking centralisé, réalisé en commun par plusieurs propriétaires comme c'est le cas avec le secteur L, M et A, un parking de 450 places qui servira aussi bien aux logements du secteur M et L, mais aussi au centre commercial et au futur centre culturel. C'est pourquoi il bénéficiera aussi d'un effet de mutualisation : la même place pourra être occupée la journée par un employé et le soir par un habitant.

M. Barthassat précise que certaines mesures cantonales vont lutter contre la sous-location de parking en rendant impossible d'octroyer un macaron à un ménage qui dispose déjà d'un garage.

- **La mobilité douce**

Une habitante souligne la qualité des aménagements cyclables dans le quartier, mais selon elle, il subsiste des points noirs et des problèmes qui font obstacle à la continuité du réseau. La fluidité pour la voiture et les piétons oui, mais il ne faut pas oublier les vélos.

M. Widmer lui répond que ce sont des préoccupations qui sont prises en compte dans toutes les études en cours et qu'elles devraient être réglées une fois que la mobilité TIM sera stabilisée. Tout sera fait en fonction des critères de sécurité pour les cycles. Il mentionne pour exemple la volonté de réaliser une continuité cyclable sur le viaduc en direction du pont-Butin.

- **Densification & aménagements des espaces ouverts**

Une habitante se demande comment seront aménagés les espaces au pied des immeubles et le long des voies de circulation. Elle souhaite qu'un prochain forum s'attelle à cette question.

M. Rochat abonde dans ce sens, car c'est l'un des enjeux cruciaux du bien vivre ensemble. Il souligne que ces aménagements doivent être réalisés en partenariat entre les habitants, les communes et les promoteurs.

A ce propos, M. Lupianez annonce qu'à ce sujet, un atelier est prévu le samedi 17 juin avec les habitants du secteur T, afin que ces derniers puissent apporter leurs recommandations dans le cadre de la rédaction du cahier des charges du concours d'architectures prévu par la Fondation Émile Dupont. Concernant les aménagements extérieurs, le Forum s'engage à proposer cette thématique à M. Antonio Hodgers, en charge des questions d'urbanisme au canton de Genève, qui prévoit d'effectuer une présentation au courant de l'automne. Enfin, le Forum s'engage à mettre en place des ateliers de travail avec les habitants qui pourront définir de manière précise le champ du possible des espaces en devenir.

** Pour une meilleure compréhension de certains termes techniques ou abréviations, vous pouvez consulter le guide de la mobilité sur ce lien (> médiathèque).*