

# DEMARCHE PARTICIPATIVE

PAV - GROSSELIN



## ATELIER 2 - MOBILITE ET ESPACES PUBLICS

25 AVRIL 2017

Chemin de la Marbrerie 13 – 1227 Carouge

# SOMMAIRE

## **1. INTRODUCTION**, page 5

1.1 Journée du 25 avril 2017

## **2. LES ORIENTATIONS SUR L'HYPOTHÈSE DE DÉPART**, page 11

2.1 La superposition de trames qui constitue l'hypothèse de départ

2.2 Orientations générales

## **3. LES ORIENTATIONS SPÉCIFIQUES**, page 21

3.1 Le parc linéaire

3.2 Le réseau des placettes

3.3 Les traverses

3.4 Les rues et les promenades

3.5 Les jardins clos

3.6 La richesse de la superposition des trames

## **4. LES ORIENTATIONS SUR LA MOBILITÉ**, page 35

4.1 Stationnement

4.2 Les transports en commun

4.3 Accessibilité par poche

## **5. PRODUCTION**, page 43

5.1 Production atelier partie 1 (matinée)

5.2 Production atelier partie 2 (après-midi)



# 1. INTRODUCTION

# 1. INTRODUCTION

La présente note a pour but d'organiser et documenter le travail effectué lors de la démarche participative de Grosselin. Elle évoluera tout le long du processus et se complétera avec les apports réalisés lors de chaque atelier. Ce document n'est donc pas définitif et sera alimenté et précisé au rythme de la démarche. Il vise à offrir un instrument de support et de mémoire pour tous les acteurs impliqués.

## 1.1 Contexte

Le grand projet Praille Acacias Vernets (PAV), situé sur les territoires des villes de Genève, Carouge et Lancy, représente le plus grand potentiel de logements du canton et une opportunité de développement unique au cœur de la ville. Il s'agit de transformer la plus vaste et ancienne zone industrielle et artisanale genevoise en un quartier urbain mixte où il fera bon vivre et travailler.



l'insertion du quartier Grosselin dans le PAV

## 1.2 Processus participatif

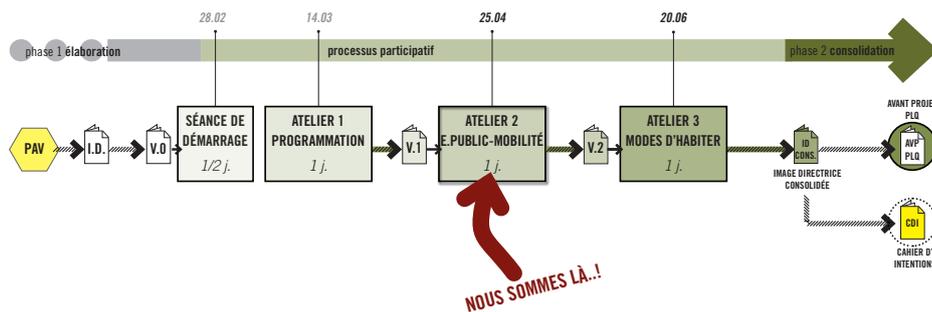
Dans le cadre du projet PAV, la commune de Carouge et l'État de Genève ont mis en place une démarche participative de grande ampleur sur l'ensemble du quartier Grosselin. Celle-ci s'appuie sur trois piliers : des ateliers participatifs (premier semestre 2017) pour dialoguer autour de thématiques stratégiques pour le projet urbain, un forum ouvert au plus grand nombre qui alimente ces réflexions, et un espace dédié au projet chargé d'héberger les ateliers, le forum et d'informer le public sur le projet en cours.

**Les ateliers participatifs.** Cette démarche porte sur l'organisation de trois ateliers de travail, permettant à différents acteurs de s'investir dans la planification du secteur et d'enrichir l'élaboration du projet urbain Grosselin. Ces ateliers sont divisés en trois thèmes : Programmation et mixité (14 mars), Espace public - mobilité (25 avril), et Modes d'habiter (20 juin), et constituent l'opportunité pour les participants de proposer, débattre, éclaircir et travailler sur de nombreuses questions.

Ce cadre de travail s'inscrit après une première phase d'élaboration du PLQ et vise à :

> en termes de processus, il permet de co-construire une vision partagée des enjeux et objectifs, par l'échange entre les parties prenantes et par la mise à contribution et mobilisation de différentes expertises.

> en termes de produit, le rapport final de synthèse permettra d'engager les phases suivantes, de canaliser l'expérience commune en vue de l'élaboration du/des PLQ/s Grosselin.



## 1.3 Journée du 25 avril 2017

Le renouvellement urbain est un processus complexe qui doit répondre à une diversité d'usages et d'usagers, composer avec des contraintes techniques, financières et opérationnelles, et qui en plus va transformer de manière radicale un espace vécu et pratiqué depuis des décennies. Les attentes peuvent être nombreuses et contradictoires, et pour répondre à cette complexité, il est important de mobiliser différentes expertises autour d'une même problématique. Au total, 38 personnes ont participé à cet échange sur la mobilité et les espaces publics. La diversité des profils (habitants, superficiaires, élus, techniciens, copropriétés, associations, etc.) a permis d'aborder le sujet avec une multiplicité de points de vue et de obtenir des résultats riches et variés.

Afin d'approfondir les questions liées à la mobilité et l'espace public, l'atelier s'est organisé en deux parties. La matinée a été consacrée à la thématique des mobilités (TIM, TC, MD), d'accès au secteur ainsi que du stationnement. L'après-midi a quant à elle traitée des questions d'espace public.

## Déroulement

10h00		<b>Accueil</b>
10h30		<b>Introduction</b> > Rappel du processus > Organisation et objectifs du second atelier > Questions générales
10h45		<b>Présentation</b> > Présentation cadrage mobilité > Questions générales
11h30		<b>Table ronde 1: mobilité</b>
12h45		<b>Restitution et synthèse</b>
13h15		////////////////////// <b>PAUSE MIDI</b> ////////////////////////
14h30		<b>Questions</b>
15h00		<b>Présentation</b> > Présentation cadrage espace public > Questions générales
15h30		<b>Table ronde 2: espace public</b>
16h45		<b>Restitution et synthèse</b>
17h30		////////////////////// <b>PAUSE</b> ////////////////////////
18h00		<b>Portes ouvertes</b>
		<b>Super- synthèse (avec Groupe d'Orientation)</b>
		<b>Questions et observations</b>
19h00		<b>Verrée</b>

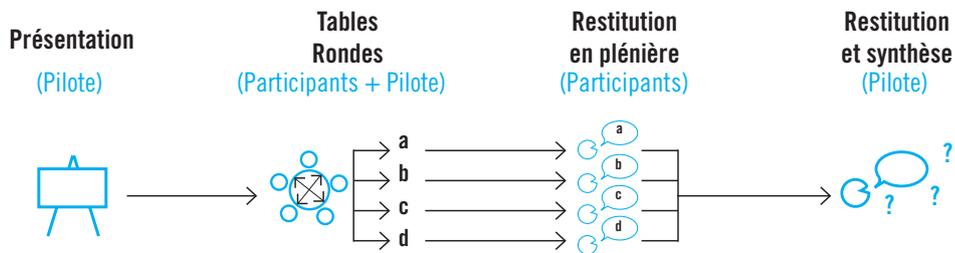
**Le dispositif** mis en place permet différentes configurations de groupes de travail de manière à favoriser les échanges entre participants.

Ainsi, un premier débat se fait en plénière lors de l'énoncé de la problématique et se poursuit lors des tables rondes réunissant entre dix et quinze participants.

Les propositions et interrogations des uns et des autres sont débattues, chaque participant ayant le temps de s'exprimer individuellement.

Chaque table ronde fait ensuite l'objet d'une synthèse en plénum, enrichissant ainsi le débat par la confrontation des multiples points de vue et approches discutés au sein des groupes.

Une synthèse globale de l'ensemble du processus est ensuite esquissée afin de faire ressortir les points de convergence ou de divergence, ainsi que les nouvelles questions soulevées.



### Les abréviations utilisées dans le document

- PLQ : Plan localisé de quartier
- PDQ : Plan directeur du quartier
- MD : Mobilité douce
- TIM : Transport individuel motorisé
- TC : Transports en commun
- PL : Poids lourd
- 2RM: Deux- roues motorisés
- PMR : Personnes à mobilité réduite

### Esquisse du quartier Grosselin (hypothèse de départ)

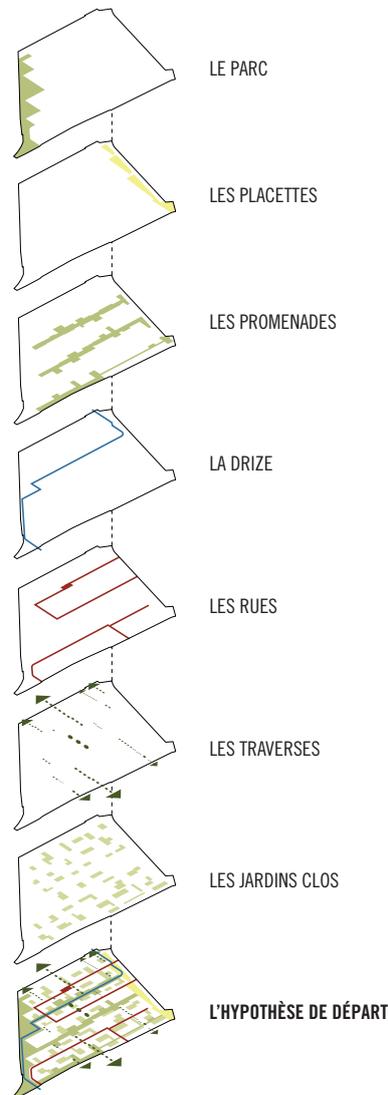
Cette esquisse était proposée comme **point de départ**: une illustration réfléchie de la manière dont les ingrédients du quartier (densité, principes de répartition des espaces publics, opportunités et contraintes) pouvaient s'organiser pour tendre vers un quartier de qualité. **Les groupes ont utilisé cette base de travail chacun à leur manière.**



## **2. LES ORIENTATIONS SUR L'HYPOTHÈSE DE DÉPART**

## 2. LES ORIENTATIONS SUR L'HYPOTHÈSE DE DÉPART

### 2.1 La superposition de trames qui constitue l'hypothèse de départ



**Le parc.** La situation géographique du quartier Grosselin le place à la croisée de deux cheminements s'inscrivant à l'échelle du PAV : l'axe nord-sud de mobilité douce le long de la Drize et un cheminement transversal entre les Moraines de Carouge et le projet de la promenade des Crêtes. Le parc linéaire vient naturellement accompagner l'axe nord-sud et assure ainsi la liaison entre la future halte du Léman Express (gare CEVA) au sud et le Grand Parc du PAV au nord. Placé en limite ouest du quartier, cet espace vert constitue une mise à distance des voies ferrées qui resteront en activité et une transition entre les activités ferroviaires et l'intérieur du quartier, lui offrant ainsi une meilleure qualité d'habitat. Face à

l'ambition de densification fixée par le projet du PAV, ce parc assure également un équilibre entre nature et densité bâtie. Dans le but de lui conférer une attractivité à une échelle plus large, notamment pour les habitants de Carouge, le parc aspire à devenir une bande animée dans laquelle les activités sportives, culturelles ou sociales cohabitent. Le parc est aussi un espace de passage important puisqu'il accueille l'axe nord-sud de mobilité douce. L'objectif est donc de lui assurer grâce aux aménagements proposés une certaine fluidité et une efficacité de déplacements nord-sud.

**Les rues et les promenades.** A cette première couche viennent se superposer le réseau viaire actuel ainsi que les espaces libérés par la suppression des dessertes de chemins de fer qui pénètrent actuellement dans le secteur. La réaffectation de ces espaces ferroviaires constitue un fort potentiel en termes d'espace public. Cette opportunité permet d'imaginer l'articulation d'une succession de séquences urbaines : **des promenades** s'étirent d'ouest en est à partir du parc, offrant de larges espaces dédiés majoritairement aux mobilités douces. **Le réseau de rues** reprend le tracé des voies actuelles tout en proposant de rationaliser la desserte locale grâce à un système de poche afin de limiter le trafic au sein du quartier. Cette alternance entre une structure forte de mobilité douce et un réseau efficace de desserte locale en poche respecte un principe directeur consistant à libérer l'intérieur du quartier des véhicules motorisés et à redonner une place prépondérante à la mobilité douce.

**Les placettes.** L'un des principaux enjeux d'aménagement réside dans la capacité à établir des relations fortes avec les quartiers alentours, le site étant particulièrement contraint sur ses franges. En effet, il est bordé à l'ouest par la voie ferrée, au nord par l'avenue de Vibert, au sud par la route de Saint-Julien et à l'est par la rue J. Grosselin. Celle-ci représente la principale opportunité de liaison avec Carouge, la place du Rondeau et plus au nord, la place de Sardaigne, via le carrefour Vibert. L'hypothèse initiale propose d'installer **un système de placettes** résonnant avec les espaces libres au pied des tours de Carouge. Cette enchaînement de places peut instaurer un dialogue entre les deux entités urbaines tout en soignant les points d'entrées du nouveau quartier.

**La Drize** est un élément naturel remarquable qui enrichit l'identité du nouveau quartier Grosselin et représente un potentiel important en termes de qualité de vie. Sa remise à ciel ouvert pose la question de son tracé, de son gabarit et des relations qu'elle entretiendra avec les nouveaux usages qui la borderont. Le tracé proposé prend en compte les contraintes de hauteur du gabarit hydraulique tout en profitant au maximum du parc et de la promenade pour proposer un lien riche entre le cours d'eau et le quartier Grosselin.

**Un réseau de traverses** exclusivement réservées aux mobilités douces vient renforcer la perméabilité du quartier. Ces espaces transversaux peuvent prendre différentes formes ou largeurs selon les situations urbaines rencontrées, offrant aux projets futurs une certaine flexibilité et la possibilité de retravailler leur rapport à ces espaces.

**Les jardins clos.** Enfin, l'hypothèse de base propose des jardins clos : des espaces en cœurs d'îlots, aménagés en fonction des usages et appropriables par les futurs habitants ou occupants. Plantés ou non, accessibles ou non, ces jardins laissent une liberté totale d'appropriation et peuvent également être associés aux espaces publics pour créer un éventail plus large de possibilités. Ils font écho au tissu carougeois et contribuent à l'amélioration du cadre de vie par la relation, visuelle ou physique qu'ils entretiennent avec l'espace public.

## 2.2 Orientations générales

Lors du second atelier participatif, les échanges vis-à-vis de la proposition de départ ont porté sur les questions de l'espace public et de la mobilité. Des propositions et des précisions ont permis de nourrir les réflexions initiales tout en dégagant des axes de convergences et des orientations possibles pour le futur.

### Priorité aux piétons

Les discussions ont permis de confirmer l'ambition principale du projet : le quartier Grosselin donnera sans équivoque la priorité aux piétons. Même si la diversité des typologies permet d'orienter certains espaces exclusivement vers les mobilités douces, l'ensemble de l'espace public, doit affirmer cette priorité piétonne, y compris les rues.

### De la place pour l'inattendu

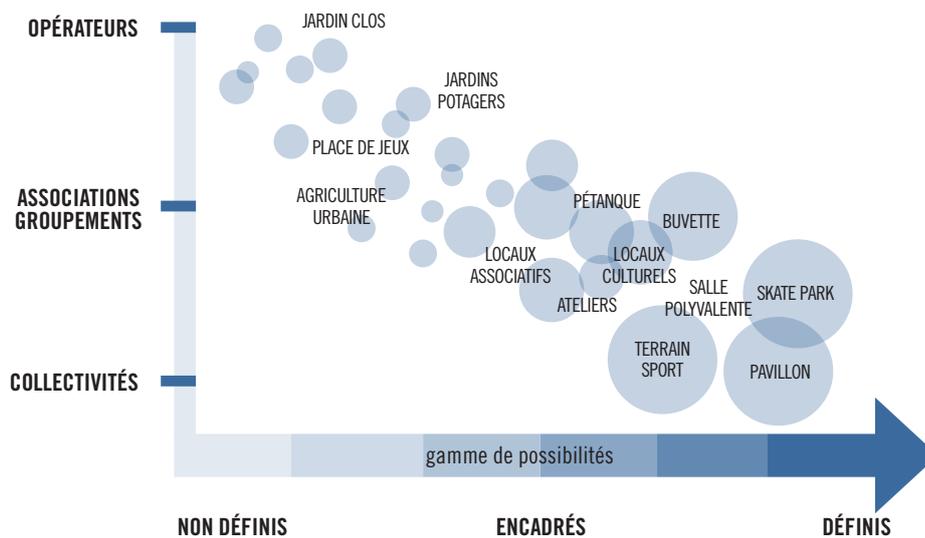
De nombreuses discussions ont portées sur l'évolutivité et la flexibilité du projet, que ce soit en terme de programmation, d'architecture ou d'aménagement. Cette thématique a été très largement soutenue par les participants.

L'hypothèse de départ propose un certain nombre de principes d'espace public et d'organisation spatiale. Néanmoins, il est nécessaire dans le cadre d'un projet de développement urbain de cette envergure de mettre en place les conditions d'adaptabilité et de flexibilité qui garantissent la capacité du quartier à évoluer selon les besoins des habitants et des usagers. Dans ce but il serait intéressant de distinguer **une gamme d'espaces formellement projetés**, ou définis par la commune, et **d'espaces non projetés a priori** permettant au projet d'offrir une certaine flexibilité dans l'espace public pour laisser la place à des activités sporadiques, temporaires, spontanées, imprévues (vie de quartier).

“ Comment réunir les conditions pour que s'installe la **vie de quartier**? Quelle place laisse-t-on à **l'appropriation par les habitants** ? ”

### Le statut des espaces

Comment réunir les conditions d'appropriation par les futurs habitants? La richesse des situations urbaines et des types d'espaces «publics» proposés peut être enrichie avec **la notion d'espaces «communs»**, située entre l'espace strictement public et l'espace privé. Une grande richesse d'usages et d'utilisations pourrait prendre place dans ces espaces communs ou collectifs. Ces espaces pourraient se répartir à travers tout le quartier, tant sur l'espace public que sur des parcelles privées et accueillir des usages collectifs tels que des placettes de jeux pour enfants, des jardins partagés ou cours ouvertes, des terrasses pour les locaux associatifs, etc... qui offriraient **différentes possibilités d'appropriation**.

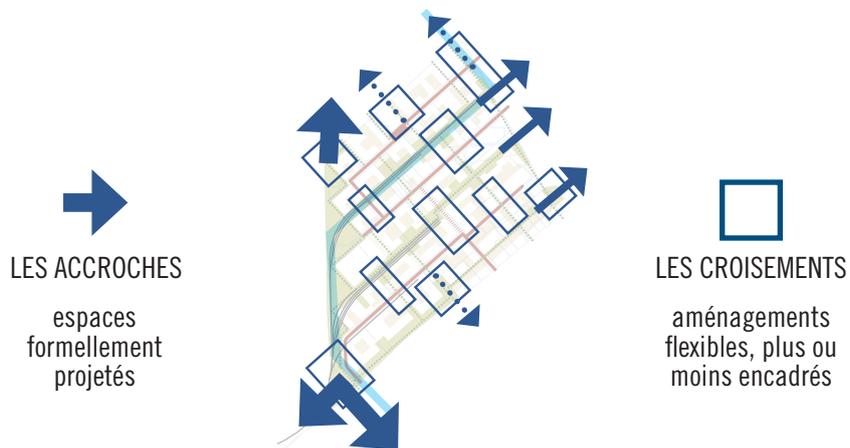


Le statut des espaces

“ L'appropriation par les habitants est un **gage de qualité et de réussite** du quartier mais nécessite du temps et de la marge d'intervention. ”

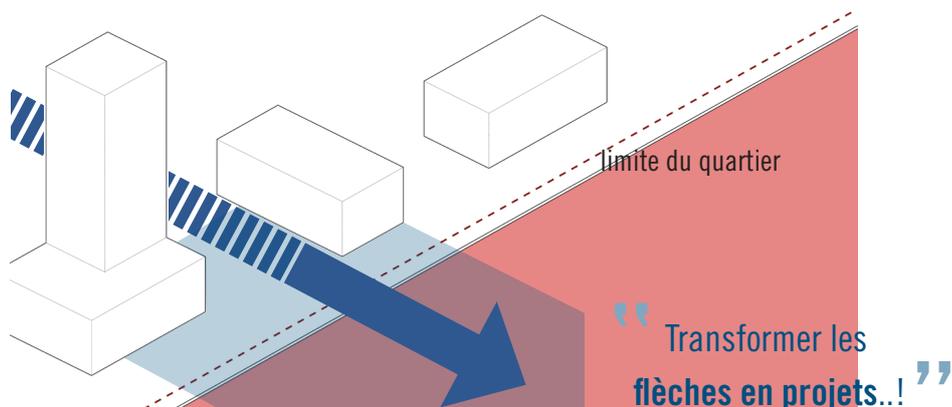


## L'importance des accroches et des croisements

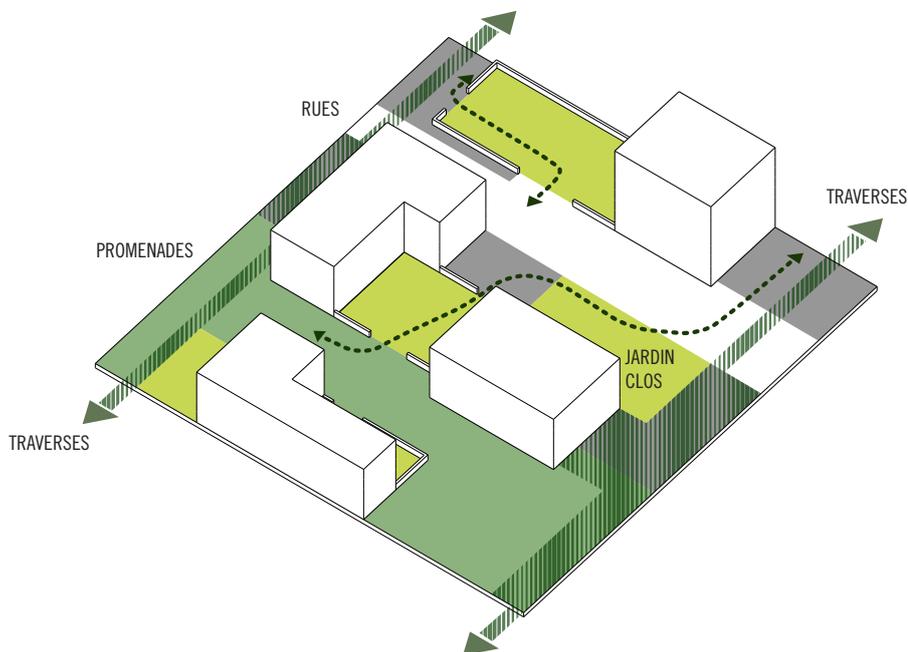


**Les accroches.** Le projet a pour ambition de s'intégrer au contexte urbain de Carouge. Néanmoins, les connexions peuvent s'avérer difficiles sur les franges nord et sud, voire pratiquement impossibles à l'ouest à cause du faisceau ferroviaire. Il apparaît donc fondamental de soigner le traitement des portes d'entrée du quartier et d'établir des relations franches avec des programmes majeurs, comme sur le Grand Parc ou la place du Rondeau.

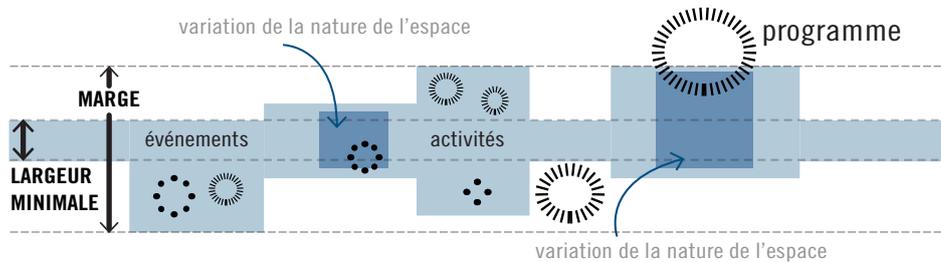
L'atelier a souligné l'importance d'intégrer l'aménagement de l'avenue Grosselin dans l'élaboration des espaces publics du quartier afin de mettre en place une relation entre les espaces libres de part et d'autre de l'avenue et tisser ainsi des liens avec le quartier des tours et plus généralement avec Carouge. Enfin, le site a une position stratégique du point de vue des grands tracés de mobilités douces (la croix verte). Il est donc important d'assurer la continuité de ces cheminements à travers le quartier.



**Les croisements.** Le principe de superpositions des différentes trames permet d'apporter des qualités supplémentaires à l'espace public en multipliant les situations urbaines. A l'intersection de deux ou plusieurs types d'espace public, des opportunités programmatiques ou des événements peuvent émerger et ainsi enrichir les opportunités d'usage. Il semble important de continuer à étudier les possibilités de dilatation des espaces liés au mouvement (qui assurent la continuité des cheminements MD) tout en soignant les intersections comme des espaces de rencontre et de convivialité. Selon leurs dimensions, certains pourraient devenir le support d'activités liées à la détente (placette, square, jeux d'enfants...etc.) et d'autre plus étroits, pourraient constituer des passages orientés vers les cheminements doux de desserte locale.

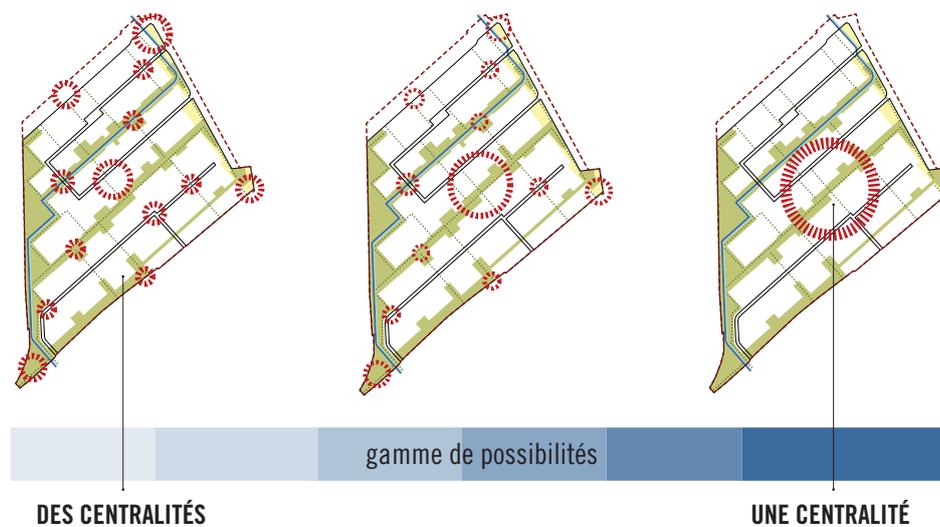


Certaines trames peuvent **se dilater** (ponctuellement ou par séquence) ou au contraire **se réduire**, répondant aux différents besoins d'appropriation collective tout en assurant une fluidité de déplacement. Il est possible de définir une largeur minimale afin d'assurer le passage. La **variation des largeurs** crée des espaces uniques, supports de multiples usages et programmes.



### La question de la centralité

Les discussions ont également interrogé la notion de centralité(s) à l'échelle du quartier. Le quartier Grosselin doit-il se construire autour d'une grande ou de plusieurs centralités ? Bien que les débats aient été riches en propositions, la question n'a finalement pas été tranchée. De nombreux arguments ont été avancés sans pour autant dégager une position claire. Il semble important de poursuivre les discussions sur le sujet.



**Des centralités.** Le projet pourrait offrir plusieurs lieux de rencontre, créant ainsi des opportunités programmatiques ou des supports d'événements. Ces espaces liés à la détente s'installeraient aux intersections des différents types d'espace public. Certains participants ont évoqué la possibilité d'envisager des lieux significatifs à différents niveaux (culture, civique, nature, etc...) constituant des espaces uniques.

**Une centralité.** Une autre proposition est de créer un « cœur de quartier », c'est-à-dire un lieu représentatif éventuellement associé à un équipement culturel majeur (musée..?) ou à d'autres activités civiques, culturelles ou sociales. Il s'agirait d'un lieu « symbolique » qui privilégie une solution qui concentre les usages et les activités.

**Réseau d'activités sociales.** Concernant les équipements sociaux (maison de quartier, locaux associatifs...etc.), les discussions ont permis de mettre en évidence l'importance d'une répartition homogène dans le quartier plutôt concentration de ces activités dans une grande infrastructure lourde et couteuse en frais de fonctionnement. Néanmoins, il semble important de rappeler que le quartier **Grosselin fait partie du tissu urbain de Carouge**. Il n'est donc ni nécessaire d'y planifier toutes les échelles d'espace public ni d'en faire une entité autonome.

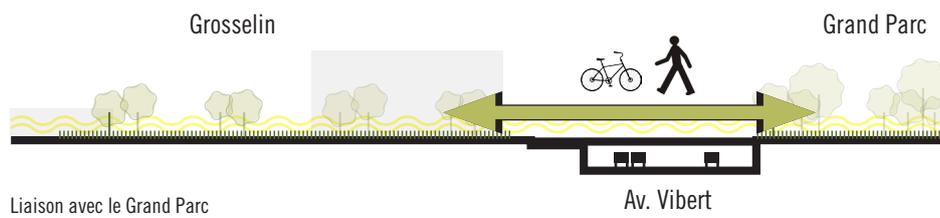
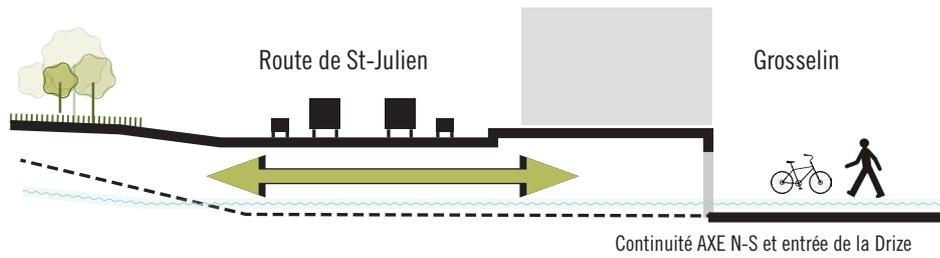


### **3. LES ORIENTATIONS SPÉCIFIQUES**



### Les accroches

- Entrée de la Drize au quartier et continuité de l'axe N-S de MD
- Liaison avec la Gare CEVA
- Liaison avec le Grand Parc



### Une palette de possibilités...



### 3.2 Le réseau de placettes

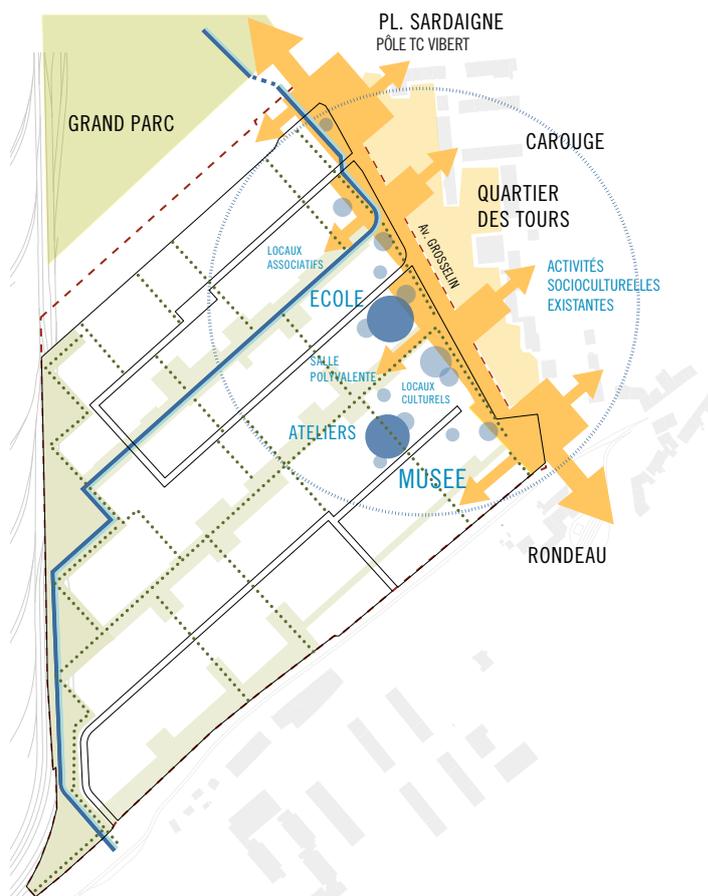
Le long de l'avenue Grosselin, un réseau de placettes offre des espaces publics de qualité aux portes du quartier pour établir un dialogue avec les tours de Carouge.

#### Un rapport de réciprocité

Pour renforcer les liens entre les quartiers et profiter des caractéristiques des espaces existants côté Carouge, l'aménagement des espaces libres de part et d'autre de l'avenue Grosselin établissent une relation de réciprocité qui pourrait être renforcée par des programmes socioculturels en rapport avec les dégagements existants en pied de tours.

#### Attention à la mobilité

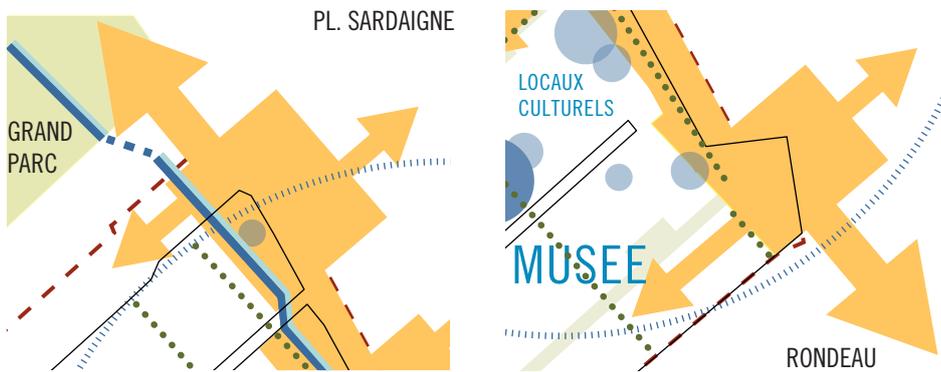
L'aménagement de l'avenue Grosselin doit répondre adéquatement à l'augmentation de transit envisagée (boulevard urbain) tout en garantissant la perméabilité entre quartiers.



### Les accroches

- Sortie de la Drize du quartier et liaison avec le Grand Parc et le Pôle TC Vibert
- Rondeau de Carouge

“ Il faut soigner et qualifier les entrées en gardant à l'esprit une ouverture vers les quartiers voisins ”



### Une palette de possibilités...

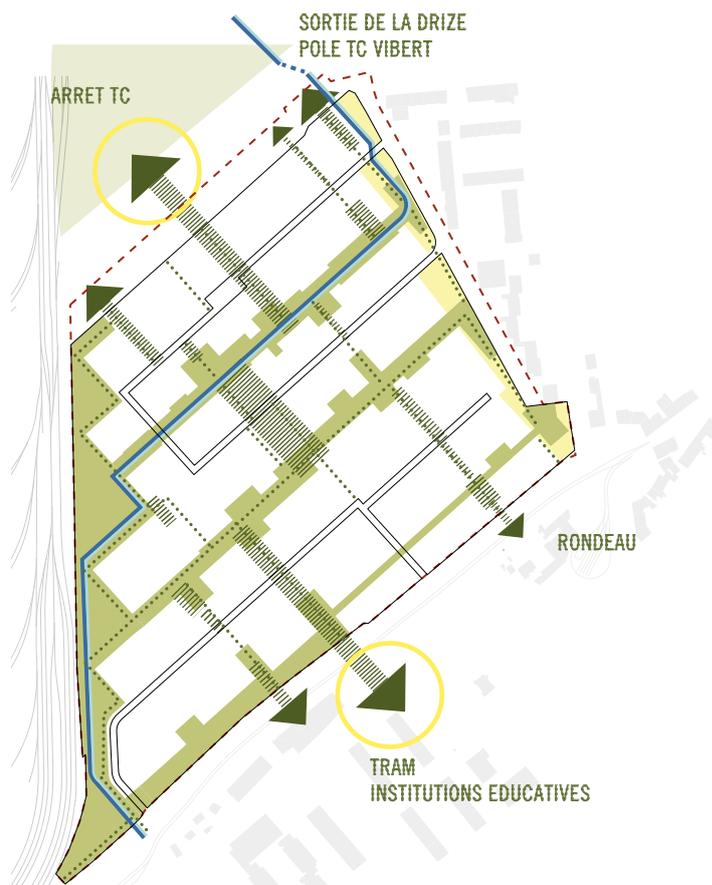


### 3.3 Les traverses

**Principe de perméabilité.** L'hypothèse de travail propose d'établir une trame des traverses qui assure la perméabilité sans pour autant localiser et figer tous les passages. L'objectif est d'offrir la flexibilité aux projets futurs de préciser et d'adapter leur rapport à ces espaces (largeur, position, typologie, etc.) et de maximiser les possibilités d'usages.

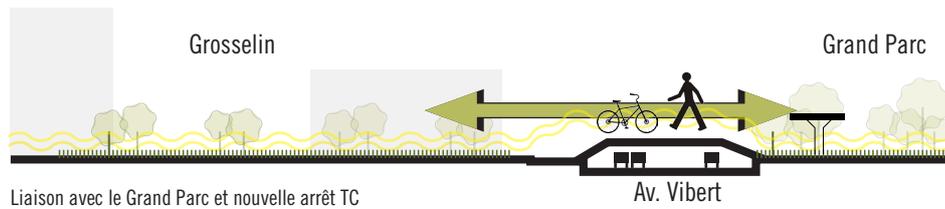
**Variation des largeurs.** Il serait possible de définir uniquement une largeur minimale de traverses afin d'assurer le passage. Ce gabarit minimum pourrait être complété par des dilatations ponctuelles (ou sur une séquence), par des aménagements spécifiques aux croisements avec les rues ou les promenades, créant ainsi des espaces uniques, supports de multiples usages et programmes.

**Proposer une hiérarchie... ?** Deux arrêts de transports en commun sont proposés au nord et au sud du quartier. Un gabarit plus large de la traverse qui relie ces deux lieux pourrait enrichir la diversité et orienter l'emplacement de certains programmes.

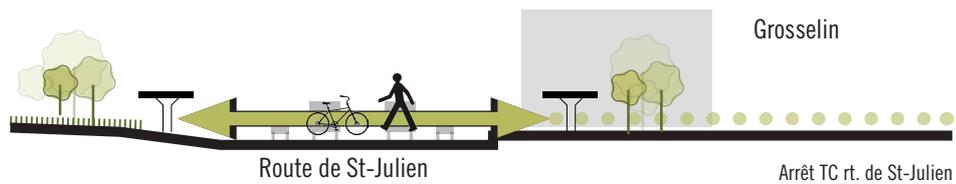


### Les accroches

- Arrêt TC Vibert et Grand Parc
- Arrêt TC Route de St-Julien



“ ...il faut assurer la **continuité piétonne** pour profiter pleinement du **Grand parc!** ”



### Une palette de possibilités...



### 3.4 Les rues et les promenades

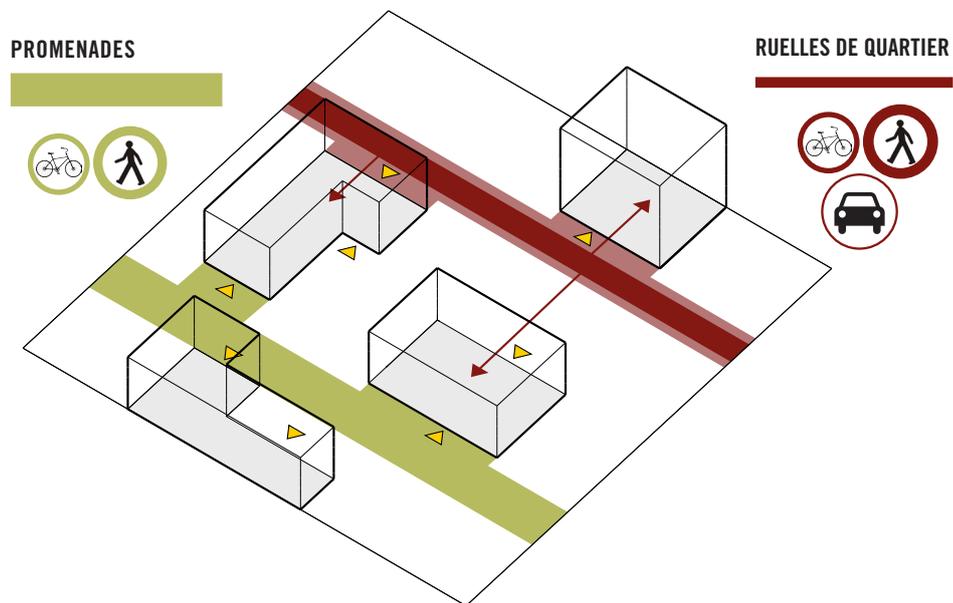
L'hypothèse de départ se base sur la structure et le fonctionnement existant du quartier en conservant les rues et en transformant les voies ferrées en promenades. Un dialogue s'établit entre ces deux entités urbaines pour créer une richesse d'usages et une complémentarité des espaces (calme, animé, minéral, végétal...etc.). Chaque type d'espace présente des caractéristiques différentes (les promenades, plus vertes et exclusives à la mobilité douce ; les rues, plus minérales et accessibles aux TIM). Toutefois, elles affirment toutes deux la priorité piétonne.

Bien qu'il soit nécessaire de qualifier les différents espaces, il semble primordial de **ne pas surdéterminer les espaces publics** et de laisser la possibilité aux différents acteurs (habitants, associations, opérateur ou collectivités) de s'approprier les lieux et de les adapter aux futurs usages. Cette question s'est particulièrement posée pour ce qui concerne la dialectique rue-promenade. L'exclusivité d'usages selon le type d'espace a été rejeté en faveur d'une flexibilité afin de développer un quartier avec de « **la vie partout** ». Il semble donc nécessaire d'**éviter d'assigner une activité spécifique à une typologie d'espace public**. La nature de l'espace ne détermine pas son affectation mais l'accessibilité (TIM/MD) peut néanmoins orienter le type de programme.



**Les promenades** qui prennent place sur les anciennes dessertes de voies ferrées, sont exclusivement réservées aux mobilités douces. Il sera possible d'y installer les stationnements vélos. Elles permettront également d'accéder aux bâtiments par les mobilités douces. La proposition de départ prévoit un gabarit minimal qui pourra se dilater selon les opportunités et les situations urbaines (alignements des bâtiments, cour ouverte, placette, square, passage de la Drize, etc...).

**Les rues du quartier** s'installent sur la structure viaire existante. Elles doivent affirmer la priorité aux mobilités douces. Il sera possible d'envisager ponctuellement des livraisons et d'y installer les stationnements pour les vélos. Les rues sont les lieux d'accès aux bâtiments que ce soit en vélo ou en véhicule motorisé (pour les accès PMR, déménagements, véhicules d'urgence, ou pour des autres besoins spécifiques). Un gabarit minimum est proposé, pouvant être élargi selon l'alignement des bâtiments sur rue créant ainsi une diversité de fronts bâtis.



**Une palette de possibilités...**



### 3.5 Les jardins clos

Les jardins clos sont des espaces à caractère privé pouvant se partager ou se traverser. La typologie des jardins clos se retrouve dans le tissu de Carouge et son vocabulaire de limites (mur, grille, passage à travers le bâti). Qu'ils soient traversables ou non, ces jardins enrichissent l'espace public par leurs aménagements et la végétation perceptible depuis l'espace de la rue.

Les différents types d'**appropriation de ces espaces extérieurs collectifs** offrent une grande diversité d'usages (terrasse, jardin ornemental, cour, jardin partagé, placette, square, potager, jeux d'enfant, jardin collectif...etc.) qui pourraient être associés aux espaces publics. Ces espaces offrent également une **grande liberté d'aménagement**, d'ouverture ou de prolongement vers l'espace public et peuvent proposer **différents degrés de privacité** (passages, vitrines sur cour, etc...)

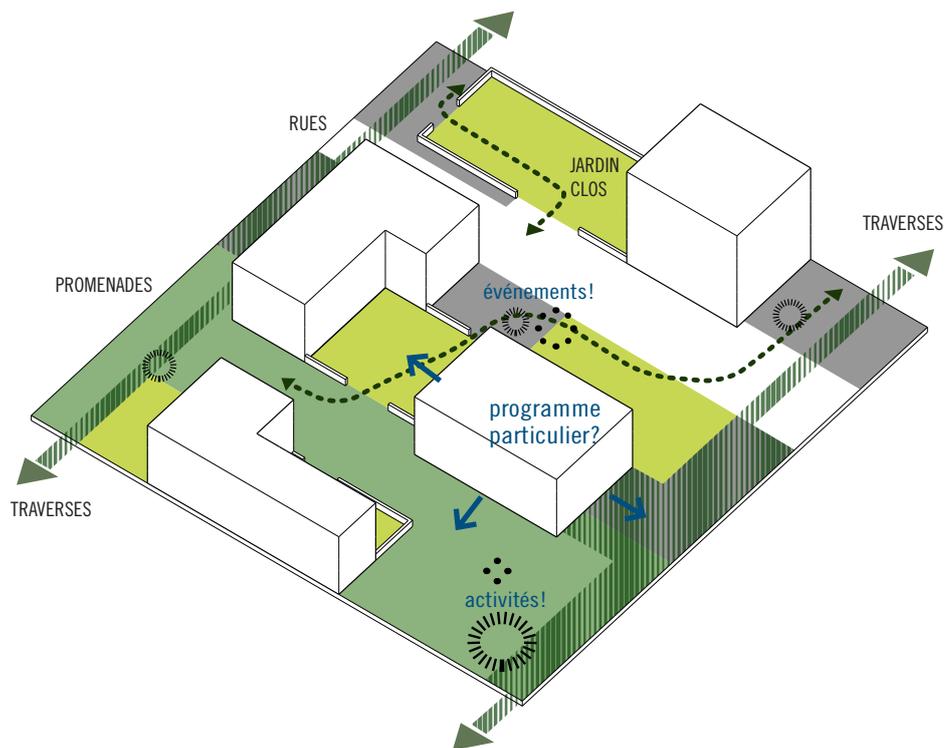


Une palette de possibilités...



### 3.6 La richesse de la superposition des trames

L'hypothèse de départ propose différents types d'espaces publics possédant des qualités intrinsèques. En se superposant les uns aux autres, ils développent des potentiels qui enrichissent la palette initiale. Ce principe a été très longuement abordé et travaillé en atelier et a suscité de nombreuses propositions de la part des participants. Les discussions ont permis de faire ressortir la **nécessité de profiter de la rencontre entre ces espaces pour créer des opportunités programmatiques ou des espaces de convivialité à différentes échelles** (bâtiment, îlot, quartier...etc.) ou à différents niveaux de privacité (public, collectif, privé).







## **4. ORIENTATIONS SUR LA MOBILITÉ**

## 4. ORIENTATIONS SUR LA MOBILITÉ

### 4.1 Stationnement

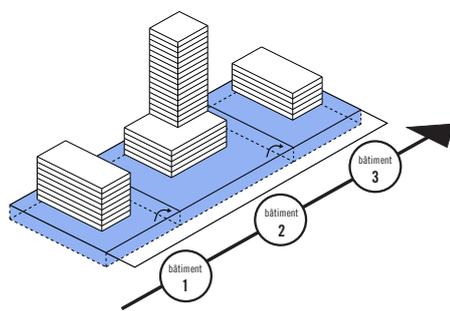
L'hypothèse de départ se base sur le ratio de stationnement défini dans le PDQ. Le total des places de stationnement dans le quartier Grosselin serait donc de :

- 2'100 places voiture
- 400 places 2RM
- 8'700 places vélo

Les participants ont unanimement questionné ce ratio. Les premières discussions ont porté sur la possibilité de l'adapter dans le temps afin d'accompagner l'évolution des pratiques de mobilité. Deux options principales ont ainsi été préconisées dans le but de permettre l'évolutivité du ratio. La première consiste à construire un nombre de places inférieur à ce que prévoit le règlement et à garder une réserve de surface disponible si les places n'étaient pas suffisantes. La deuxième option est de permettre aux opérateurs qui ne souhaitent pas offrir de places de parking de ne pas les construire, comme dans le cas des coopératives.

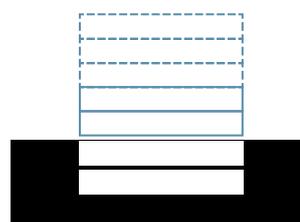
Les participants accueillent positivement l'idée des parkings centralisés mais s'interrogent sur la possibilité de maintenir dans certains cas le stationnement à la parcelle. Certaines observations sur les formes de stationnement ont été faites :

- La réalisation de parkings centralisés en surface (silos) peut permettre une réduction des coûts et la possibilité d'une réaffectation future, contrairement à une solution en sous-sol. En revanche, elle a une forte répercussion sur l'utilisation du sol.
- La quantité de parkings centralisés est réfléchiée par rapport aux effets sur le trafic des quartiers environnants : serait-il pertinent de prévoir plus de deux parkings dans le but de maîtriser les impacts en termes de déplacements dans le périmètre immédiat ? En tout cas, une orientation forte émerge à l'unanimité, l'emplacement de au moins deux parking centralisés: au Nord en connexion directe avec l'avenue Vibert, et au sud en connexion directe avec la route de St-Julien.
- Le stationnement à la parcelle peut quant à lui faciliter la mise en œuvre du quartier dans le temps et répondre à des besoins spécifiques, notamment aux besoins des personnes à mobilité réduite.



#### **PARKING SOUTERRAIN:**

Il peut relier plusieurs bâtiments et concentrer les livraisons

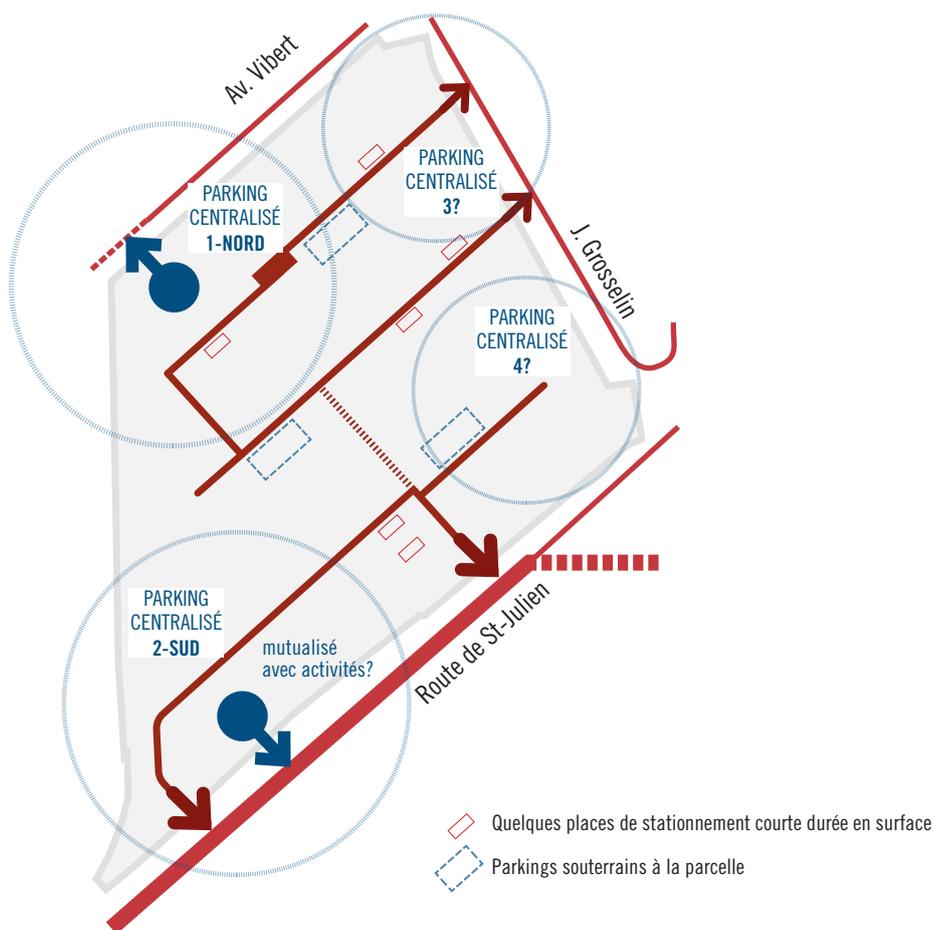


#### **PARKING EN SILO:**

- \*moins coûteux
- \*possibilité de réaffectation (plus flexible)
- \*démontable à terme
- \*grande impact sur utilisation du sol

<b>PARKING SOUTERRAIN</b>		gamme de possibilités		<b>PARKING EN SILO</b>
<b>PARKING CENTRALISÉ</b>				<b>PARKING À LA PARCELLE</b>
<b>DEUX PARKINGS CENTRALISÉS</b>				<b>QUATRE PARKINGS CENTRALISÉS</b>

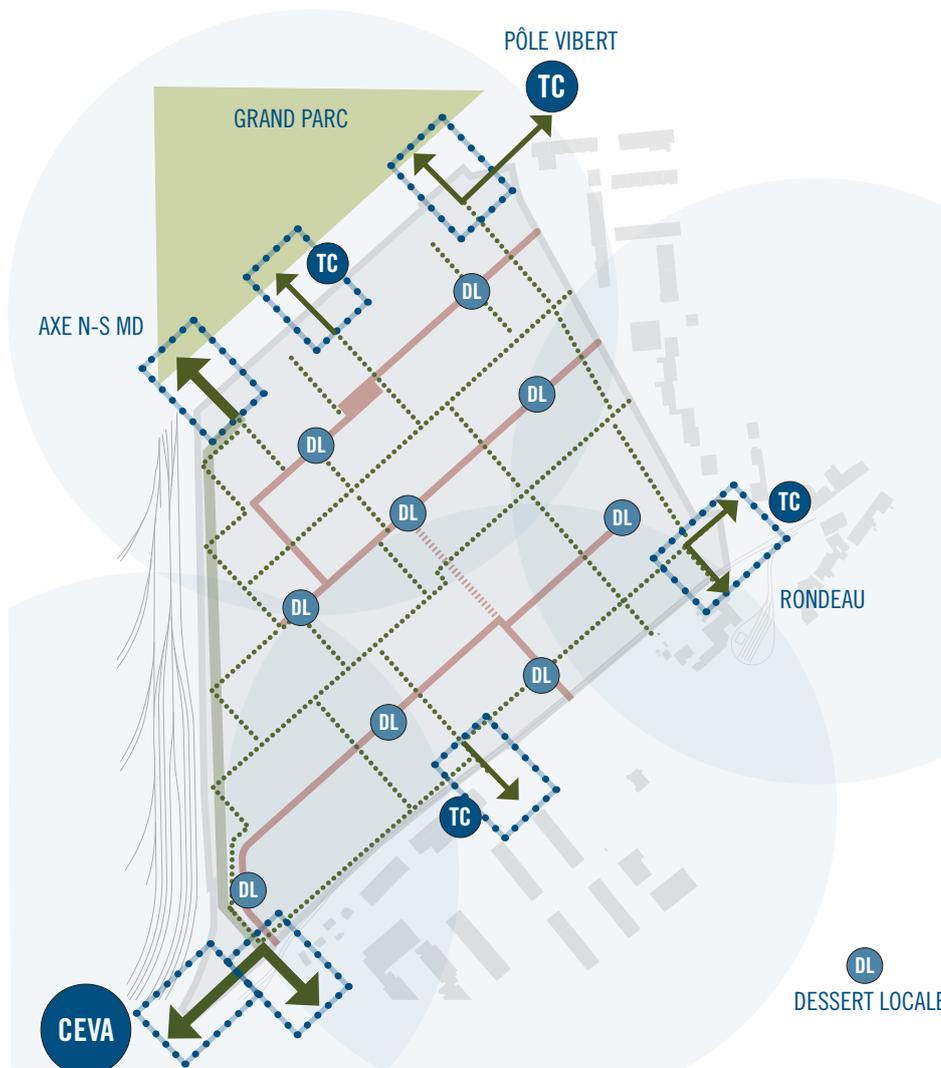
Les orientations des tables rondes convergent ainsi vers une proposition de système hybride de stationnement : sans remettre en cause le concept de parkings centralisés ni le principe de mobilité, il est proposé de permettre qu'une partie du stationnement puisse être organisée à la parcelle (sans créer pourtant aucune voie supplémentaire pour le permettre). L'objectif est de rester flexible et permettre d'ajuster la mise en œuvre en fonction des évolutions des besoins, étant donné que le processus de transformation du quartier Grosselin s'effectue sur le long terme.



#### 4.2 Transports en commun

L'hypothèse de base met en avant une desserte en périphérie du quartier Grosselin. Elle se base à la fois sur une augmentation des lignes de transports publics ainsi que des cadences, mais aussi sur la création de nouveaux arrêts. Le rabattement vers les transports publics s'effectue grâce à un maillage de cheminements piétons, permettant une perméabilité et une circulation plus fluide pour les MD au sein du quartier.

Les orientations issues des tables rondes préconisent de compléter ce maillage par **un système de desserte locale** (triporteurs ou minibus par exemple), notamment pour faciliter l'accès des personnes à mobilité réduite aux arrêts de transport en commun. Le maillage de cheminements MD devrait également s'inscrire de manière continue dans le contexte urbain local, en soignant les liaisons avec les quartiers environnants (« accroches ») et en portant une attention spéciale dans les détails des **transitions** signalées dans le schéma.



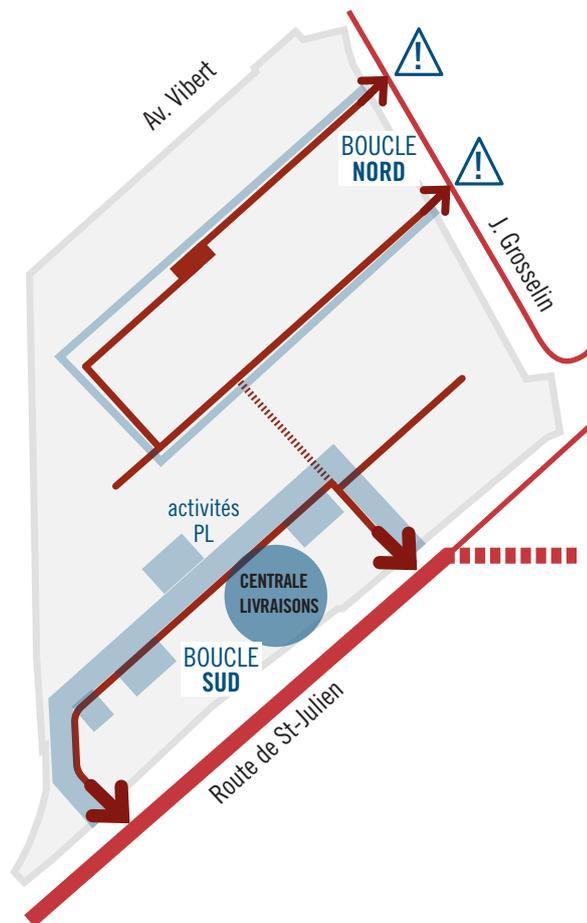
### 4.3 Accessibilité par poches

Pour empêcher le trafic de transit à l'intérieur du quartier Grosselin (établi dans le Plan Directeur), l'hypothèse de base s'appuie sur une accessibilité par poches. A partir de la trame viaire existante, les îlots sont desservis par deux boucles viaires :

- Au nord depuis la rue Blavignac et la rue Baylon
- Au sud depuis la rue Plaisance et le chemin de la Marbrerie

La réutilisation maximale du réseau viaire existant permet une certaine souplesse dans le phasage.

Le travail de tables rondes a souligné la nécessité de limiter la circulation des poids-lourds à l'intérieur du quartier. Profitant de sa proximité avec le réseau primaire et de son accès direct à l'autoroute, la **boucle Sud** (connectée avec la Route de St-Julien) pourrait concentrer les activités dont les livraisons se font principalement par poids-lourds. A partir de la proposition de créer une centrale de livraisons permettant la distribution des biens à l'intérieur du quartier par des véhicules de plus petite taille, le trafic des poids-lourds à l'intérieur du quartier serait réduit au minimum. La **boucle Nord** (connectée avec la rue J. Grosselin) devrait quant à elle veiller à respecter l'insertion du trafic dans le quartier voisin.







TRIE → découvrir le quartier  
Vélos après (C) Contourilles  
Le long des Rues → X  
quartiers de la gare et de l'église  
Contour une rue de la gare  
LOIPE Promenade Profondeur  
Sports - halast  
La Courbe AVE N-E → SPRE (D)  
Suivre l'intégrité entre le  
opérateur et le grand Parc  
Unitaire!

→ UNIVERSALE PARC STRATEGIQUE  
① Patrimoine classique  
→ patrimoine → fils anciens  
② du village  
↳ école (point noir) → non  
③ caractère → minimal  
↳ végétal

Parc de Vibert ▲  
- Dées  
- 1. relation parc

RUES  
STATIONNEMENT COURTE DURÉE  
ZONE 20/30

PARC  
• BUISSONS pour oiseaux  
• Bertranque  
• Barbelle  
• Joux  
• Lieu couvert

PROMENADES  
MAINTIEN TRAILS



## **5. PRODUCTION**



TABLE B

**RESERVE FONCIERE**  
 ↳ zone PK ss. → mutualisation allées.

**MODE DE GESTION DES PARKINGS + FINANCEMENT + MAINTIEN FONCIERE**  
 ↳ ex: mutualiser les entrées de PK dans les secteurs des PK centralisés

**DIMENSIONNEMENT DES PARKINGS**  
 ↳ PK loop → PK sous chaque II

**Surfaces US Sous-Sol**  
 5 ms. 2/3 m<sup>2</sup>.

**REVERSIBILITE DE SURFACES**  
 ↳ REVERSIBILITE  
 ↳ REVERSIBILITE  
 ↳ REVERSIBILITE

**MINIMISER LE STATIONNEMENT EN SURFACE**  
 ↳ REVERSIBILITE

**SCENARIO 2 = IMMEUBLE PARKING**

⊕ RECOVERSION POSSIBLE  
 ADAPTABILITE AUX BESOINS.  
 CONCENTRATION.  
 SURRELEVATION POSSIBLE

⊖ DIMENSION VOISINAGE

**SCENARIO 3 = ZONE PK + ENTrees NATU**

⊕ PUISISE

⊖ RECOVERSION DE SOUS-SOL DIRECT

**RATIO Stationnement**  
 - 0,5 pl / logement  
 + 1 pl visiteur / 10 logements.

**QUARTIER GROSSELIN**  
 50% COOPERATIVES  
 ↳ MOBILITE PARTAGEE

**QUESTION DE LA TEMPORALITE DE LA REGLEMENTATION.**

**PREVOIR UNE MANIERE DE REPONDRE A LA REGLEMENTATION ACTUELLE**

**PARTAGE DES VEHICULES?**  
 seuil = 0,3/0,4 pour 1000  
 ⇒ 2000 pl sur le quartier



TABLE D

**D2**

**D DRIZE** comment l'intégrer harmonieusement au système  
 A LIER AVEC PARCOURS MD. pourquoi pas valoir un des français des usages

**D LOGISTIQUE** -> plateau -> faire logistique? -> coût.  
 -> besoin d'accompagnement des activités -> visibilité

**PL** Accuv. -> (DB) préserver le caractère d'un troc PL trop important

**D STATIONNANT** -> (2) centre d'échange -> (1) LOCALS

**REDUIRE SIVANTITE** -> multi-actif / collectif -> (2) QUANT -> multi-usage  
 -> Réduire l'impact à l'ext. du périmètre. -> (3) CONTRÔLE -> stat. stat. -> sécurité -> sécurité

**D3**

**Personnes à mobilité réduite** (Seniors / famille jeune enfant)  
 -> à ne pas perdre de vue leurs "besoins"  
 -> protéger / usager les + faibles

**MD** -> qualité des aménagements ex: vers Couron Expres

**BUS** -> si pas de bus de dans -> bus pédalisant / personnes à mobilité réduite.

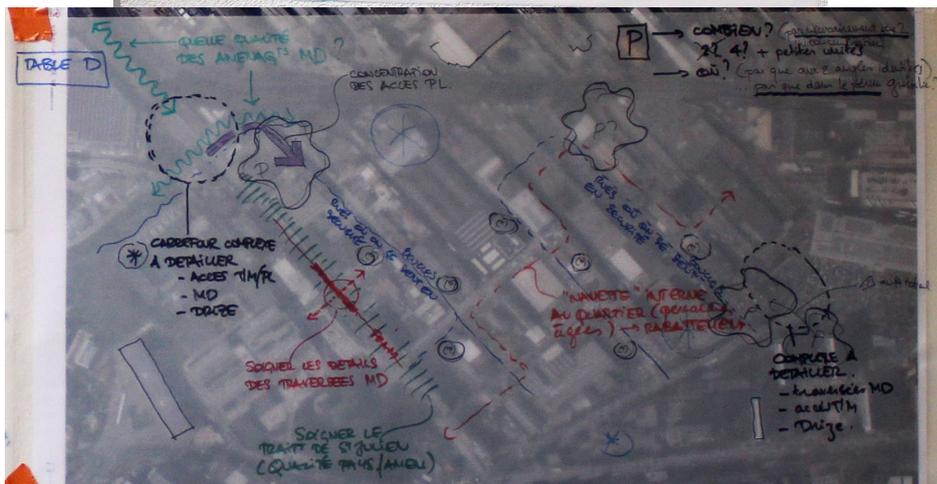
**AMÉNAGEMENTS DES RUES**  
 -> Se sentir en sécurité partout.

**D2**

**D COLLECTE DES DECHETS** -> où? comment d'évacuation?  
 PL déchets -> essayer de garder si le possible  
 -> Réduire les déchets?  
 -> Temps long -> permettre au quartier de s'adapter à l'évolution des modes de vie.  
 -> # plateformes  
 -> # stationnant  
 -> adaptabilité.  
 REDUIRE -> du besoin en strat. des déchets des nuisances logistiques

**D1**

**STATIONNANT**  
 1. NE PAS IMPOSER (du pur) LA CAUSSE DE LA TOTALITÉ DU DE OU SOCIÉTÉ  
 -> permettre l'ex de certains acteurs (par le stat)  
 -> permettre réponse à des besoins  
 2. Permettre une part de pl. sans...  
 ... sans à certains moments clés ex: sans construit de valeur... à l'ext. à l'initiative des privés  
 3. Réserver le pot de places... (PL) ne pas négliger les constructions à demande future  
 4. Imposer une part (significative) de stationnant en silo -> év. en l'ho / coût.  
 5. Explorer toutes les pistes permettant de réduire le besoin en stat -> multi



5.2 Production atelier partie 2 (après-midi)

TABLE A

**DRIVE** → traverser le quartier

valeurs affectives vs. contraintes

le long des Rives → X  
questions de largeur et de largeur

Construire une identité au quartier

LOISIRS Promenade Restaurants  
SPORTS - habitat

CONNEXION AVE N-S → PARC

Soigner l'interface entre le quartier et le grand Parc  
**CONTINUITÉ!**

→ UN ESPACE PUBLIC SYMBOLE

①

↳ Rassemblement citoyen

vivements → fêtes → kermesses

↳ **COEUR DU VILLAGE!**

↳ échelle (pour tous ou plusieurs)

↳ Caractère ← minimal ?

↳ végétal ?

The main drawing is a hand-drawn urban plan of a neighborhood. It features a grid of streets with several key areas highlighted in green and orange. Annotations include:

- DRIVE** (top left): A path crossing the neighborhood.
- LOISIRS NATURE PARCOURS** (left side): A green area with walking paths.
- SPORTS SUR COURSE** (left side): A specific sports area.
- PLACES** (center): A central public square area.
- AVENUE N-S** (bottom): A major north-south axis.
- PARC** (bottom right): A large green area at the edge of the neighborhood.
- MINI-PLACES** (center): Smaller public spaces.
- TOURS** (right side): A residential tower or block.
- ÉQUIPEMENTS DE QUARTIER** (bottom right): A cluster of neighborhood facilities.
- ASS** (bottom center): A specific facility or area.
- POUR DES MAISONS DE QUARTIER** (bottom center): A note about housing.
- UN RÉSEAU DE PIÈCES DE JEU** (bottom center): A network of play areas.
- UN LIEU À HAUTER** (bottom center): A note about a high point or landmark.

**CONTINUITÉ DIÉTIANE**

**PRIORITÉ!**

TABLE B

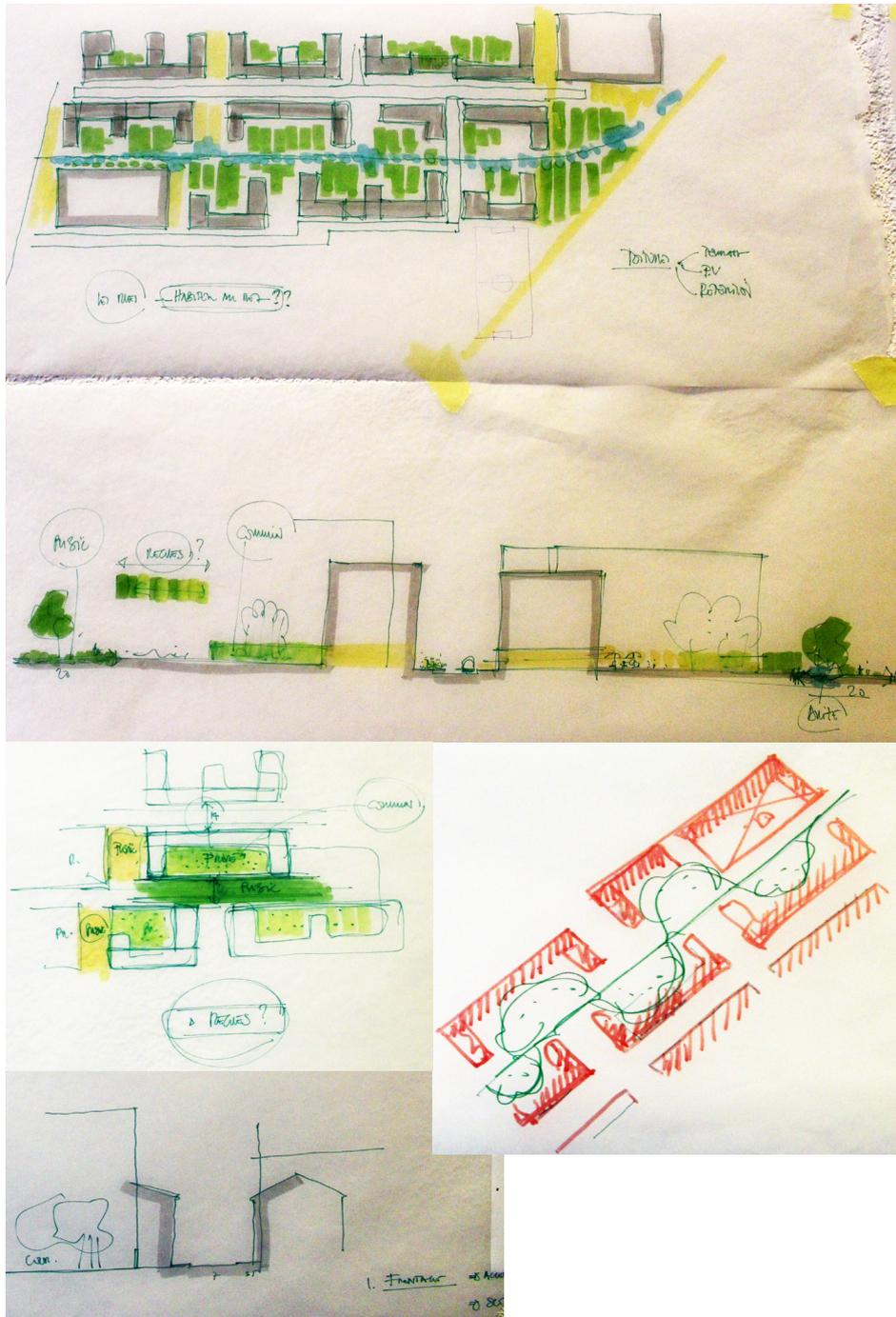


TABLE C



TABLE D

COULEURS & MATERIAUX

↳ Recherche use + grande diversité

- interviennent d'artistes
- couleurs bâtiments / sols.

↳ Surprises! + vivant!

CONTRASTE ENTRE RUES ET PROMENADES

↳ oui... MAIS

↳ ... ne pas stériliser les rues!

⚠ ATTENTION à spécialiser excessif

↳ en les rues: chaises, a-faut qui jouent.

FRONTAGES

DUPPT DS TPS

↳ en profiter pour "faire des expériences"

QUELLE VIE DANS LA RUE?

- par méchant lié à la végétation

- ... pas lié à capacité effective de "habiter"

↳ débordement commun

↳ y a eu des pots PAR LES HABITANTS. ↳ sortie des chaises

ⓐ quelle limite entre espace ouvert au passage et appropriation des habitants?

ⓑ Marge de manœuvre dans l'aménagement (pas + ou - grande bouffe).

↳ selon l'espace

ⓒ GARANTIR la perméabilité publique

ⓓ ne pas spécialiser à l'excès les usages de rez entre rue et parc

↓

offres des opportunités





PILOTE

**urbaplan**

Igor Andersen

AMÉNAGEMENT, URBANISME

**urbaplan**

Igor Andersen, Marcos Weil, Guillermina Ceci, Matthias Mustis  
rue Abraham-Gevray, 6  
cp 1702 – 1211 Genève 1  
tél. +41 22 716 33 66  
[www.urbaplan.ch/contact](http://www.urbaplan.ch/contact)

PAYSAGE, ESPACES PUBLICS

**ADR**

Julien Descombes, Vanessa Lacaille, Elliott Dujardin  
rue de Beulet, 4  
1203 Genève  
tél. +41 22 338 02 30  
<http://www.adr-architectes.ch/>

MOBILITÉ

**RGR**

Yannick Allegra, Thomas Muzi  
Chemin de la Gravière 4  
1203 Genève Acacias  
tél. +41 22 308 98 00  
<http://www.rgr-sa.ch/>

