



Tram des Nations

Compte rendu du Focus group 2 - Aménagement, espaces publics et patrimoine

Domaine la Pastorale, Rte de Ferney 106, 1218 Grand-Saconnex
17h30 - 20h, le 21.09.2020

Participant.e.s : Anabtawi Bashar, Battistella Raymond, Cantwell Nigel, Duret Didier, Sauvain-Dugerdil Claudine, Gouneaud Nicolas, Honeck Erica, Majerus Philippe, Plugfelder Boris, Poullin Jean-Pierre, Zaninetti Andrea

Intervenants : Dubourg Stéphane (Agence Richez - groupement Uni-T), Chabot Lionel (Office de l'urbanisme, Département du territoire), Luscher Jean-Frédéric (Service des monuments et des sites, Département du territoire)

Modération : Echanove Matias, Urbz

Compte rendu : Masbounji Aude, Urbz / La Belle Friche

[présentation]

TOUR DE TABLE

- Membre du comité de l'association des habitants de Budé
- Président de l'association des habitants du parc de Budé
- Membre de l'association des habitants du parc de Budé et riverain depuis 30 ans
- Résident du Grand-Saconnex
- Résident et président de l'entreprise immobilière Parpaing soleil
- Directeur de Musée du CICR
- Employé au CICR depuis 17 ans
- Professionnelle de l'immobilier cherchant à commercialiser un projet sur ce tracé
- Employé au Domaine de la Pastorale et futur habitant du Grand-Saconnex
- Présidente d'une coopérative d'habitation sur la Route de Ferney
- Membre d'une coopérative d'habitation sur la Route de Ferney
- Couple résident depuis 50 ans– travaille en démographie sociale

- Riverain de la route de Ferney
- Ancien rédacteur en chef de la revue Point de mire

DISCUSSION

1) Fracture entre les quartiers

Intervention : La route de Ferney est une cicatrice. La difficulté est de pouvoir faire des transversales qui soient accessibles et qui ne présentent pas un frein pour traverser la rue. Nous sommes dans une situation où le trafic coupe la ville en deux. La route des Nations devait dégager ce problème. Mais au final, le projet du tram ne crée pas d'unité.

Au Grand-Saconnex, il y a un village ancien et une ville moderne. Il faudrait faire un pont ou un tunnel sur la place Carantec pour ne pas couper la route davantage. Dans quelques années, lorsqu'il y aura beaucoup de voitures électriques, faudra-t-il revoir tous ces travaux ?

Réponse : Initialement, il y avait aussi une crainte de la part du Canton vis à vis de cette grosse infrastructure, mais en réalité, avec la dimension déterminée par le DT, il y a eu la compréhension d'une opportunité : planifier ce tram comme une opération qui repose la question d'un certain nombre de paradigmes. Depuis que la Route de Ferney a coupé le tissu urbain, la ville s'est développée autour. Le résultat des premières études a permis de comprendre que l'infrastructure pouvait aussi réparer ce qui a été coupé. Les segments sont tous différents et chacun sera traité dans sa singularité en fonction de différents paramètres, dont le patrimonial qui figure parmi les premiers à prendre en compte. Notre objectif est de lier harmonie, patrimoine et modernité en rétablissant la liaison des deux côtés de la route.

Nous recherchons des effets de seuil pour créer à la fois horizontalité et continuité. Les espaces publics seront à nouveau des espaces partagés, comme par exemple devant l'entrée du domaine de la Pastorale avec l'effet de parvis.

2) Identité du Grand-Saconnex

Intervention : Le projet est très futuriste et cela risque de faire perdre l'ADN du Grand-Saconnex. Son identité ce n'est pas le nombre d'arbres, mais bien la population qui y vit. C'est une blessure par rapport au développement de Genève. On encaisse les coups de la modernité. L'élément positif c'est la culture frontalière et l'identité catholique. Les gens qui assument cette fluidité avec la frontière sont plus résilients face aux changements.

Réponse : Il existe bien une pathologie liée à la voiture au Grand-Saconnex. Nous essayons de traiter cela. A l'époque, les tracés piétons zigzaguaient. Le tram et la voiture ont un peu déstructuré ces voies historiques. Les arrêts de tram essayent aujourd'hui de se positionner sur ces anciens tracés pour les faire revivre, afin de relier les quartiers. L'identité peut donc être améliorée par une série de mesures, pas seulement avec le tram mais aussi avec des éléments symboliques et physiques.

La question de l'entrée au Grand-Saconnex est importante et délicate à traiter. Nous avons maintenant l'opportunité de travailler la couture plus finement pour que les nouveaux projets

et le patrimoine s'intègre mieux dans le paysage, notamment autour de l'Église Saint-Hippolyte, la Cure catholique, la loge de la Pastorale et le Château Pictet.

3) Commerces

Intervention : Pourquoi il y aura des centres commerciaux aux arrêts de tram ? Nous n'en avons pas besoin. Il ne faut pas construire un centre-ville le long de la Route de Ferney ! Dans le projet de la Cité Internationale du Grand Morillon, il est prévu un petit centre commercial et un café. Est-ce que cela peut fonctionner alors que les espaces commerciaux peinent à survivre au Grand-Saconnex ?

Réponse : Il n'y aura pas de centres commerciaux aux stations, mais plutôt des polarités autour des arrêts. C'est aussi un des objets de la concertation. Au-delà des arrêts, il y a d'autres aménagements et équipements qui peuvent venir s'y greffer.

4) Circulation voitures et bus

Question: La route va passer de 12 à 20 mètres. C'est du gigantisme. Sur ces 20 mètres, combien de % seront attribué au tram, à la voiture, au vélo ? Y-a-t-il d'autres solutions que le tram comme le transfert aérien (ex : télécabines à Medellin, Brésil) ? Pourrait-on envisager des passages avec une seule voie ?

Réponse : Une plateforme de tram c'est 7 à 13 mètres. Le tram est un transport capacitair. Sa capacité est 2,5 x plus importante que celle d'un bus. Il est possible de faire qu'une voie qui se dédouble, mais seulement quand il y a peu de trafic. Le principe du site propre (voie du tram non partagée) a démontré sa performance. A Genève, on a essayé l'inverse, comme sur la Rte de Lausanne et cela ne satisfait personne. Les automobilistes ne sont pas contents, car ils sont coincés dans le trafic. Il faut apprendre des erreurs du passé.

Concernant le transport en télécabine, il y a eu une étude à Genève. Les contraintes sont exponentielles par rapport à un tram. Il y a besoin de poteaux et l'impact est important, car la télécabine projette de l'ombre, de l'eau, de la graisse et on ne peut pas passer en dessous comme on veut.

Un aménagement de plain-pied est plus simple, car on peut traverser quand il n'y a pas de tram. Le système en télécabine crée un rideau et plus de pollution visuelle avec des passages plus fréquents. Dans les villes comparables à Genève il n'y a aucune installation de ce type. A Medellin, la référence utilisée, le passage se fait dans les favelas et répond à un besoin spécifique. Cela serait aussi manquer l'opportunité de requalifier l'espace public. Ce projet est exceptionnel, car il n'est pas qu'un projet de mobilité mais aussi un projet de requalification de l'espace public.

Intervention : Entre la Place des Nations et l'Hôtel Intercontinental, pourquoi les voitures descendent-elles ? Les gens vont devoir faire un détour par le Petit-Saconnex et 300 familles de notre résidence sortent par une rampe unique !

Réponse : Ce projet est en ville donc il y a forcément une vie urbaine. Le projet va réduire le nombre de véhicules en passant de deux à une seule voie. L'intention est de réduire le bruit, la

pollution et de donner plus de place à la mobilité douce. Le focus group de la semaine prochaine sera dédié à ces questions. Les ingénieurs mobilité seront présents pourront vous répondre.

5) Aménagement piétons

Intervention : Tout le monde parle du vélo mais on entend peu parler des piétons. Les deux ne sont pas toujours compatibles ! Les vélos sont un danger pour les personnes âgées et à mobilité réduite notamment qui se sentent plus rassurées en voiture qu'à pied.

Intervention : Pourquoi vouloir mettre tous les modes de transport ensemble ? Il ne faut pas créer une autoroute à vélo. Il y a déjà beaucoup d'accidents. Avec la vitesse, les piétons n'oseront traverser ni la route, ni les voies cyclables. Pourquoi ajouter des pistes cyclables alors qu'il y en a déjà, par exemple le long du cimetière ? La descente de la Route de Ferney pose aujourd'hui problème, car les vélos se laissent porter par la vitesse. Il faudrait installer une butte pour les ralentir.

Réponse : Nous avons travaillé la question des personnes à mobilité réduite avec l'Association Handicap Architecture Urbanisme (HAU). Cette infrastructure doit se frayer un chemin de la manière la plus adéquate. Les questions sur la cohabitation piétons-vélos prennent encore beaucoup de place dans nos discussions et ce sujet n'est pas clos.

Intervention: L'effort consenti par les habitants de Budé pour autoriser le public à traverser leur parcelle est remarquable. Ce projet est l'occasion de réfléchir à l'accessibilité piétonne de ce quartier.

Intervention : Il y a deux ans, au lancement de la construction des immeubles de la Cité internationale du Grand Morillons, il y avait un maillage pour la mobilité douce qui descendait jusqu'à la Place des Nations. Le même maillage est en train d'être réalisé à quelques mètres toujours pour la mobilité douce. Quid de la Promenade de la paix et de la Route de Ferney ? Est-ce que c'est un doublon pour les piétons ou une alternative pour la voie cyclable ?

Réponse : Il y a dix ans, il était question que la Route des Nations soit une trame de mobilité. La Promenade de la Paix était intégrée aux réflexions. Au démarrage on pensait y faire circuler les vélos, mais on s'est rapidement aperçu que cela n'était pas possible, car il fallait une infrastructure plus performante (itinéraire direct). On n'a donc privilégié l'aménagement des itinéraires vélo le long de la route de Ferny.

6) Préservation des arbres

Intervention : De Morillons jusqu'à Carantec, la route va être élargie. Quelle est la logique dans le fait d'essayer de préserver d'un côté le patrimoine bâti et de l'autre d'abattre des arbres ? Cet élargissement risque en plus d'augmenter la coupure. Quelles seront les essences d'arbre replantées ? Quels seront les matériaux utilisés ?

En outre, si la route est élargie, il sera plus simple de préserver la voûte arborée, car on pourra faire passer les piétons sur la Route et non au-dessus ou derrière le mur.

Réponse : Par endroit nous serons obligés d'abattre des arbres, car c'est un projet de transport performant en site propre et cela est nécessaire pour encourager le report de la voiture vers la mobilité douce. En contrepartie, on va mettre en place une trame paysagère qui va structurer le territoire. Il s'agit aussi de donner un cadre à cette qualité (réchauffement climatique, qualité de vie). Pour la voûte arborée, les grands sujets sont éloignés, donc la canopée serait moindrement impactée. Une partie des murs est mise en danger par cette végétation sauvage, il faudra peut-être dans certains cas consolider, démonter et remonter de pierre à pierre. Il s'agit de préserver le patrimoine arboré et bâti et de ne pas les opposer l'un à l'autre..

Pour les espèces, nous avons bien identifié l'enjeu de revoir une gamme plus adaptée aux changements climatiques. Il y a cette ambition d'être écologiquement vertueux. Il y a aussi un travail sur les matériaux de construction qui est ouvert à la discussion.

7) Paysage

Intervention : C'est dommage de ne pas ouvrir les parcs sur la route. Le parc Pictet est très beau. L'emprise de la Cité de la musique est inquiétante. Le bâtiment prévu est plus grand que l'OMPI qui se trouve en face. On va renforcer l'impression de couloir et nous n'aurons plus de verdure à la Place des Nations. C'est pareil pour les futurs immeubles à côté de l'Hôtel intercontinental. Il faudrait les placer en retrait, sinon ils vont aussi renforcer l'effet "couloir".

Réponse : Nous souhaitons effectivement améliorer l'accès au château Pictet et le prolonger vers le quartier des Marronniers et Pommier. Nous prenons très à cœur ces sujets de continuités piétonnes.

Concernant la Cité de la musique, c'est un projet de grande ambition avec un très beau programme, mais sous l'ordre de l'intégration patrimoniale. La promenade qui le traverse est intégrée dans le projet. Le rideau arboré sur la Place des Nations fait partie du projet et il est pris très au sérieux.

Sur la route de Ferney, le mur historique et la végétation doivent être conservés sur le premier tronçon de la route avec la présence du bâtiment.

8) Démarche de concertation

Interventions : Il aurait été plus efficace de présenter l'ensemble du projet en début de séance pour comprendre ce qui est fixe et ce qui est ouvert aux propositions. Le tram est fixe, ok. Qu'est-ce qui est ouvert à la concertation ? Les plans de l'avant-projet disponible au kiosque sont très inspirants et aide à mieux saisir le projet dans sa globalité. Sur la méthodologie, il est préférable de dire ce qui est décidé et ce qui est figé. Quelles sont les degrés de liberté autorisés ? Le public a besoin d'être guidé.

Qu'est que cela signifie "participer" à un projet commun ? Les participants à la séance de ce soir ne représentent qu'une partie des intérêts en présence. Ils souhaitent de l'horizontalité, moins de vitesse et plus de sécurité au détriment d'une autoroute verticale.

Réponse : C'est un projet sur lequel il y a eu beaucoup de travail. Lors de la phase de pré-concertation en 2019, des éléments ont été retenus comme l'attachement de la population au mur de pierre le long de la route de Ferney, la voûte arborée. Il est rare de concerter sur un projet d'infrastructure, surtout de cette ampleur ! Nous devons reconnaître cet effort et la volonté de l'Etat de répondre au mieux aux attentes et besoins de la population dans son ensemble.

Le kiosque sur la place des nations est là pour accompagner le processus de concertation qui ne peut pas se faire en deux heures. L'idée est de permettre d'améliorer le projet tel qu'il vous est présenté. L'objectif de cette démarche est de :

- **Renforcer l'appropriation** du projet par la population et être à l'écoute de ses préoccupations et de ses propositions
- **Approfondir** les notions d'espace public (accessibilité aux arrêts, position des cheminements, du mobilier, du stationnement vélos, transition entre espace public et espace privé, ambiances paysagères)
- **Faire émerger** de manière plus concrète les mesures d'accompagnement
- **Intégrer cette démarche** de concertation au processus de conception du TNGS

CONCLUSION

Les participants expriment le besoin d'avoir une vision claire sur ce qui est fixe et ce qui est encore discutable. Étant en grande majorité des habitants et voisins du site, ils ont besoin d'informations précises. Pour les prochains focus groups, il y aura des présentations en début de séance et selon le nombre d'inscrits, les focus groups seront dédoublés.

On note aussi l'accent sur ce qui fait l'identité d'un morceau de ville, l'attachement évident des usagers au patrimoine et leur crainte de voir s'accroître la coupure que représente la Route de Ferney dans le tissu urbain. Les participants dont les riverains notamment ont aussi exprimé leur crainte du « gigantisme » qui pourrait être selon eux une « autoroute de mobilité » ayant pour conséquence des emprises foncières disproportionnées.

La question de la compatibilité voiture-piéton est également une préoccupation. C'est un sujet qui devra être développé dans le prochain focus group mobilité, au même titre que la question sur le report de trafic et les sens de circulation.

On note par ailleurs un certain nombre de propositions concrètes :

- Installer des bancs pour les personnes âgées car elles sont nombreuses dans le périmètre
- Eviter la pollution publicitaire
- Installer des "buttes" pour ralentir les vélos sur la descente de la route de Ferney

- Faire intervenir des artistes sur les infrastructures – art participatif ?
- Pas de bancs en inox