

Activités 2000 - 2001

2ème étape

39 propositions pour un quartier écomobile



Contexte

A l'origine...

L'Association Transports et environnement (ATE) a interpellé l'État et la Ville de Genève afin de promouvoir les déplacements " doux " dans un quartier urbain dans le cadre d'un programme fédéral d'Énergie 2000 « Énergie dans la cité ».

Le quartier de La Cluse-La Roseraie, tout à la fois proche du centre-ville et lieu de logement et d'activités, avec la présence de l'hôpital cantonal, a été choisi.

Cette étude a notamment permis de tester une méthode d'analyse des comportements de la population en matière de choix de mode de déplacement. Cette méthode pourra être appliquée dans d'autres quartiers.

Cette étude a été cofinancée par le programme «Énergie dans la Cité» d'Énergie 2000, l'Office cantonal de l'énergie et l'ATE. La Ville de Genève a offert un premier emploi à une géographe-urbaniste dans le cadre de son action contre le chômage.

Un groupe de travail mixte habitants/associations/administration cantonale et communale est constitué

Le diagnostic...

La densité de population, la proximité du centre ville, la concentration et la mixité des fonctions, font du quartier de La Cluse-La Roseraie un quartier propice aux déplacements " écomobiles ".

17 000 personnes y résident (175 000 dans la ville). La densité d'habitants y est plus élevée que dans le reste de la ville. Les familles sont sous-représentées, mais la classe d'âge de 20 à 30 ans, ainsi que les étrangers sont sur-représentés. Les mouvements migratoires sont les plus importants dans la ville et le nombre de logements vacants est marquant.

13 200 emplois sont situés dans le quartier (soit 10% de l'ensemble des emplois en ville), notamment en raison de la présence de l'hôpital, qui emploie plus de 6 000 employés.

64 00 automobiles sont immatriculées dans le quartier, soit 0.4 véhicules par habitant.

Trente-neuf propositions...

La première étape du projet s'est terminée par propositions d'aménagements favorables aux piétons, transports publics ainsi que des suggestions en matière l'écomobilité. Ces propositions ont été acceptées par communales et un crédit débloqué pour l'étude et la projets.

Sensibilisation à l'écomobilité...

Dans le cadre de la deuxième étape, le groupe de travail a mis sur pied plusieurs actions de sensibilisation : participation à la fête des commerçants, soirées publiques et publication d'un dépliant.

Dans une troisième étape, une importante action d'incitation à utiliser un mode de transport écomobile est prévue auprès des dizaines de milliers de visiteurs, d'étudiants et de travailleurs de l'hôpital cantonal universitaire de Genève.



un rapport listant 39 aux cyclistes et aux de sensibilisation à les autorités concrétisation des



1ère étape

Le résultat des enquêtes...

Pour comprendre comment s'organisent les déplacements, quelle perception ont les habitants de leur environnement immédiat, quels sont leurs désirs, trois enquêtes ont été menées :

auprès des habitants, 170 d'entre eux ont répondu,
auprès des personnes travaillant dans le quartier, 215 ont répondu,
auprès des enfants, dans leur école, 120 ont répondu.

Les commerces de proximité ont également été approchés pour connaître les désirs.

La situation des résidents

Deux tiers des habitants n'ont pas de voiture dans leur ménage. 35% possèdent un abonnement de transports en commun.

Le bruit et la pollution dus à la circulation apparaissent comme la source de nuisances la plus importante du quartier. 38% de la population en est plutôt insatisfaite et 40% pas du tout satisfaite.

42% des résidents se disent insatisfaits de la qualité des déplacements à pied dans le quartier (continuité et aménagement des cheminements piétonniers). C'est une tendance générale ressentie par toutes les catégories de la population.

Les habitants du quartier sont " écomobiles " dans leurs déplacements du domicile au lieu d'activité

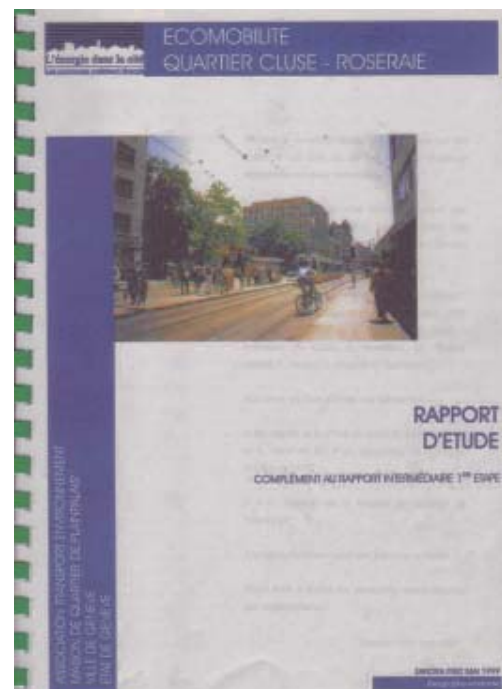
62% des résidents emploient la marche, le vélo, les transports en commun ou leur combinaison entre leur domicile et leur lieu d'activité, mais en aucun cas un véhicule motorisé.

16% des résidents se rendent à leur travail exclusivement en voiture. Mais près de la moitié d'entre eux pourraient l'éviter, car ils avouent que l'usage de leur voiture n'est pas indispensable à la pratique de leur profession.

22% des résidents sont relativement écomobiles puisqu'ils utilisent parfois la voiture, parfois d'autres moyens. 13% seraient prêts à renoncer à la voiture pour aller travailler.

Le comportement des résidents étrangers en matière de déplacement n'est pas différent de celui des suisses.

Les femmes sont d'une manière générale plus écomobiles. Elles sont moins nombreuses à se déplacer en voiture et utilisent plus souvent que les hommes les transports en commun et la marche.



En ce qui concerne l'âge, la tendance à l'utilisation de la voiture augmente avec l'âge; et ce jusqu'à l'âge de la retraite. Les personnes à la retraite sont beaucoup plus écomobiles que le reste de la population. Les transports en commun sont plus utilisés par les personnes de 25-34 ans et de plus de 65 ans. 20 % de la population de moins de 50 ans se déplace fréquemment à vélo. Au-delà de 50 ans, le vélo n'est pratiquement plus utilisé. Les utilisateurs de deux-roues motorisés ont en majorité de 35 à 49 ans.

Les personnes ayant des enfants à charge ont une plus forte tendance à posséder une voiture. Cette proportion augmente encore si l'on considère les familles ayant des enfants en bas âge. Mais le nombre et l'âge des enfants n'a pas de lien avec le degré d'écomobilité. Ce n'est donc pas parce que les personnes ont des enfants qu'elles ont plus tendance à utiliser leur voiture pour aller travailler.

Il apparaît clairement que le fait d'avoir à disposition une place de stationnement sur son lieu de travail incite à l'usage de la voiture. En revanche, le fait de disposer d'une place de stationnement réservée à domicile, mais pas au lieu de travail, incite à laisser sa voiture chez soi et à utiliser un autre moyen de transport.

La distance exerce une influence importante sur le choix du mode de transport. D'une manière générale, les résidents qui ne sont pas écomobiles travaillent pour la plupart hors de la ville ou du canton. En revanche, une plus forte proportion de résidents écomobiles travaille dans le quartier même ou en ville.

Parmi les résidents qui possèdent au moins une voiture, la moitié ne l'utilise pas pour aller travailler. La majorité des personnes disposant d'une voiture préfère donc employer un autre mode de transport pour les déplacements entre le domicile et le lieu d'activité.

Les déplacements liés aux achats alimentaires dans le quartier sont " écomobiles ", mais...

56% des déplacements vers les commerces extérieurs au quartier ne sont pas écomobiles. Ces déplacements sont motivés par des paramètres autres que la diversité du choix des marchandises puisque tous les automobilistes qui vont faire leurs achats à l'extérieur du quartier se disent satisfaits par l'équipement du quartier.

La situation des personnes travaillant dans le quartier

40% des personnes utilisent généralement des moyens de transport écomobiles pour se rendre à leur lieu d'activité. Environ la moitié des actifs dispose d'une automobile.

42% des personnes se rendent à leur lieu d'activité ~~en~~ véhicule motorisé, dont 30% exclusivement en voiture.

87% des personnes qui se rendent à leur travail de manière écomobile n'ont aucune place de stationnement réservée à disposition, ni à leur domicile, ni sur leur lieu de travail. En revanche, 83% des personnes qui se rendent à leur lieu d'activité de manière motorisée ont une place de stationnement à domicile et au travail.

La situation des enfants

93% des enfants se rendent à l'école à pied, quelle que soit l'école qu'ils fréquentent.

84% des enfants pratiquent au moins une activité en dehors des heures de classe. La majorité des activités extrascolaires se pratique en ville, mais à l'extérieur du quartier.

28% de l'ensemble des déplacements s'effectue dans la voiture des parents ou des proches.

Personnes de contact

Alesandre PRINA, Ingénieur en transports au Service d'aménagement urbain et d'éclairage public

Alain Rouiller, (ATE) responsable du projet

Jean-Pierre Gaberell, Maison de quartier de Plainpalais



2ème étape

Mesure 1 : Place des Augustins



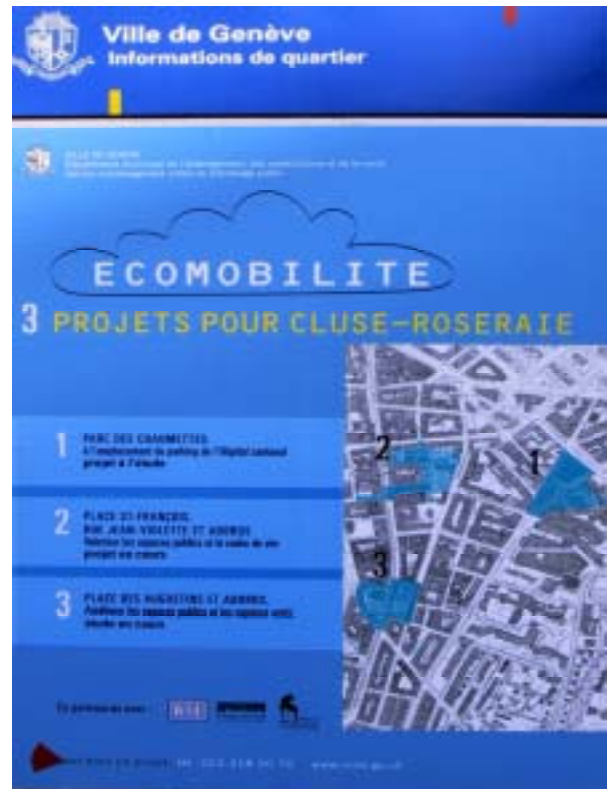
L'étude de l'agrandissement de la place des Augustins devrait être lancée au printemps 2002.

Un groupe de suivi sera constitué, dans le quel le groupe écomobilité sera représenté.

Mesure 9 : Place des Augustins centralité de quartier



Dossier lié à l'étude de l'arborisation éventuelle de la rue de Carouge (réponse à une motion du Conseil Municipal)

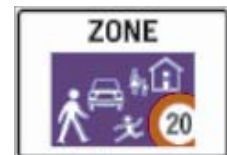


Mesure 2 : Rue Barthélemy-Menn : piétonnisation



Le transit a été supprimé et la portion de rue proche de l'école piétonnisée définitivement.

Mesure 3 : Rue Micheli-du-Cret : zone de rencontres



Mesure 4 : rue de la Tour zone de rencontres ou piétonne

Mesure 10 : rue Goetz-Monin zone de rencontres

Projets liés à l'aménagement du parc des Chaumettes.

Des habitants de ces rues sont représentés au sein du groupe «écomobilité»

Réalisation prévue en 2003-04



Kit école de la rue Micheli-du-Crest



Mesure 5 : Parc des Chaumettes

Le projet de parc des Chaumettes (à côté de l'Hôpital) avance rapidement.

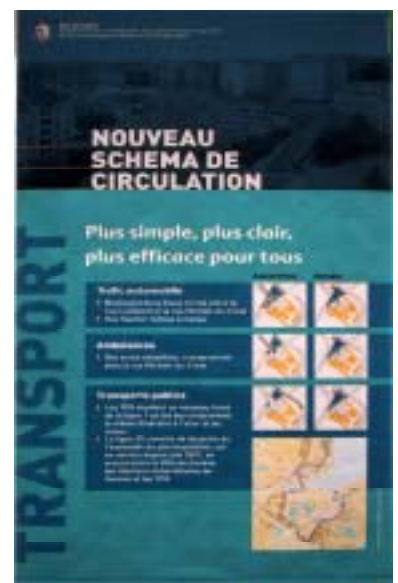
Le groupe «écomobilité» a été associé au concours et au groupe de suivi.

Le projet a été présenté au public le 6.12.01

La première étape est prévue pour 2003.

Les demandes du groupe ont été entendues:

- fermeture du haut du bd de la Cluse
- lien avec le quartier et l'école
- contenu (places de jeux, etc.)



Mesure 7 : Zone 30



Le projet mis à l'enquête est bloqué par une opposition du TCS qui demande que les rues Dancet et de Carouge ainsi que le boulevard de la Cluse soient maintenus à 50 km/h.

Mesure 8 : Place St François

Les dernières discussions concernant les acquisitions foncières en vue de créer un important espace piétonnier, avec place de jeux, sont bien avancées. Le projet étudié par le Service d'urbanisme est très intéressant. Le vote du crédit est prévu au Conseil Municipal au début de l'année 2002. Le groupe «écomobilité» sera associé à l'aménagement de cet important espace public.



L'exposition «place Saint-François éphémère» a été très bien accueillie par les habitants



Mesure 12 : Macaron habitants

Mesure réalisée.

Stationnement à Cluse - Roseraie : mode d'emploi

Vous avez le macaron

- En tant qu'usager ou commerçant du quartier vous pouvez stationner librement dans le zone bleue (Cluse - Roseraie zone B), sans limite de temps.
- Vous êtes et les visiteurs de quartier peuvent stationner 90 minutes dans les zones bleues entre 0h et 01h ou de manière illimitée le soir.
- Les clients des commerces peuvent obtenir les places gratuites sans limitation.

Groupe Écomobilité à Cluse - Roseraie

Pour répondre aux besoins de mobilité et de qualité de vie dans le quartier de Cluse-Roseraie, un groupe de travail proche sur un projet visant à favoriser l'écomobilité (usage des modes doux de transports : marche à pied, vélo et transports publics) et les économies d'énergie dans le quartier. Ce groupe de travail se compose de représentants de la Ville, de l'OTC (Office des transports et de la circulation), de l'OCSEM (Office cantonal de l'énergie), des associations de parents d'élèves et d'habitants, de la Maison de quartier et de l'ATE (Association Transport et Environnement), sous patronage d'énergie 2000.

Plusieurs projets, sont prévus par la Ville et la Fondation de Genève : réhabilitation de places et de rues, création d'un espace gare public, zones 30, nouvelle ligne de bus de l'Hôpital, etc.

Contact :
Maison de quartier de Plainpalais,
1 rue de la Tour - Tél 413.46.08

Projet Cluse - Roseraie
Un quartier où il fait bon vivre

Stationnement à Cluse Roseraie : mode d'emploi

À PIED
En quelques minutes...

Informations et plan piétons gratuits :
Service d'urbanisme Ville de Genève
Tél. 413.42.73

À VÉLO
En 10 minutes...

Informations et plan cyclistes gratuits :
Service vélo Ville de Genève
Tél. 413.40.50

AVEC LES TPG
En 10 minutes...

Informations, horaires personnalisés et plan de réseau gratuits : Centre d'information sur la mobilité des TPD
Tél. 300.34.34 ou info@tpg.ch

Le bon trac :
Pour planifier vos déplacements avec les transports publics à Genève (TPD) et en Suisse (CFF)
Internet : www.tpg.ch

Le groupe «écomobilité» a conçu et réalisé, avec le soutien financier de la Fondation des Parkings et des TPG, un dépliant qui a été distribué aux 5000 automobilistes qui ont acheté le *macaron habitant 2001*.

Mesure 13 : Ecole de Chimie espace public



Cette mesure prévoyant l'extension de l'espace de verdure autour de l'école de Chimie aux rues avoisinantes n'est pas encore programmé.

Mesure 14 : Traversée piétonne et cycliste au bd du Pont d'Arve



Le groupe écomobilité a demandé à l'Office des transports et de la circulation (OTC) d'installer des feux tricolores au boulevard du Pont d'Arve (axe principale de 20000 v/j qui coupe le quartier en deux) à la hauteur de la rue Prévost-Martin.

La demande a été bien accueillie et pourrait être réalisée en 2002, au plus tard en 2003.

Mesure 15 : Prévost-Martin élargissement du trottoir



Réalisation liée à la mesure 8

Mesure 16 : Rue de Peupliers zone de rencontres



Mesure réalisée. (A l'origine nous avons proposé la rue voisine de la Colline)

Tribune de Genève
25 octobre 2001

La rue des Peupliers devient «zone de rencontres»



AMÉNAGEMENT Dans le quartier de la Roseraie, la priorité est donnée aux piétons.

SOPHIE DAVARIS

La rue des Peupliers, dans le quartier de la Roseraie, est devenue officiellement «zone de rencontres». L'appellation a été choisie par le Conseil fédéral pour qualifier les rues résidentielles à priorité piétonne. La circulation automobile y est réduite à 20km/h et les lignes droites sont brisées par divers aménagements. Inaugurée hier par Christian Ferrazino, conseiller administratif et chef du Département de l'aménagement, de la construction et de la voirie, cette artère relie les rues de la Colline et Barthélémy-Menn en coupant la rue de l'Aubépine. «L'endroit est symbolique, a commenté le magistrat. Il s'agit du premier aménagement de ce type, mais pas du dernier.»

Quelques riverains sont venus assister à l'événement. «Nous sommes enchantées, déclarent deux habitantes. Auparavant, lorsque la circulation se faisait dans les deux sens, le trafic était important. Désormais, la rue est à sens unique. C'est plus sûr et le bruit a bien diminué. Les arbres, les bancs, tout est très joli.»

Améliorer la qualité de vie

«Les principaux objectifs de la zone de rencontre sont précisément de sécuriser les déplacements et d'améliorer la qualité de vie, explique Christian Ferrazino. La rue reste accessible à tous mais le piéton y est prioritaire.»

Pour que cette priorité soit respectée, il a fallu rétrécir la chaussée et casser son aspect rectiligne. «On a cherché à augmenter la

convivialité et l'appropriation de l'espace par les riverains, précise Sophie Beer, architecte au Service d'aménagement urbain. Il n'y a plus de trottoir. Les deux lignes de pavés, les plantations et les bancs modèrent la vitesse et agrémentent le cadre de vie.»

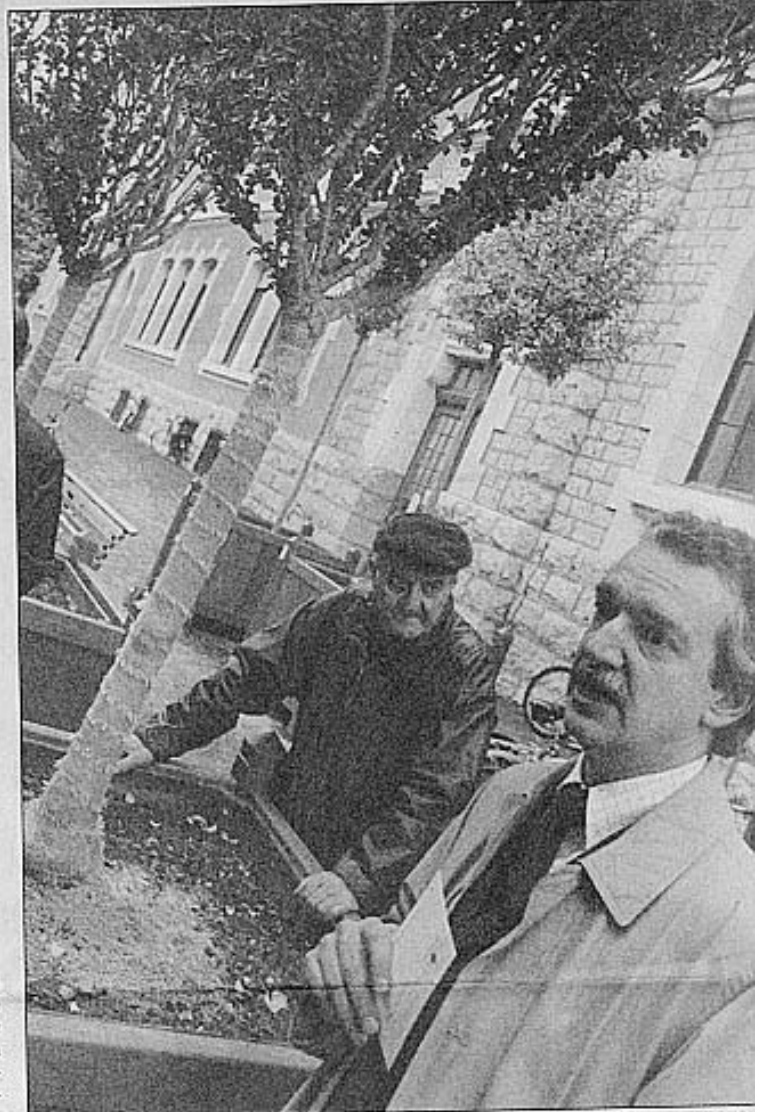
Fraîchement inaugurés, ces dispositifs sont annoncés comme «modulables». «Nous procédons ici à une sorte de test, prévient le conseiller administratif. Nous écouterons les suggestions d'amélioration et en tiendrons compte pour les projets ultérieurs.»

Car après la rue des Peupliers, ce sont les rues Dumas (Champel), Leschol (près du boulevard des Philosophes) et de la Rotisserie qui devraient, à terme, devenir résidentielles.

Recours contre une zone 30

Pour l'heure, Christian Ferrazino reste concentré sur le quartier de la Roseraie, où il aimerait instaurer une «zone 30». Mais ce n'est pas pour demain. Il admet en effet que «le projet, mis à l'enquête publique par le Département de justice et police, est contré par un recours du Touring Club Suisse.»

Le Parti libéral s'était également opposé à cette proposition en décembre 2000. Un de ses représentants, le conseiller municipal Mark Müller, rappelle qu'il ne s'agit pas d'une opposition de principe aux zones 30 «Mais bien souvent les automobilistes ne réduisent pas leur vitesse et la suppression des «Stop» est dangereuse, surtout quand une école est à proximité.»



La rue des Peupliers dans le quartier de la Roseraie, inaugurée hier par Christian Ferrazino, conseiller administratif. Cette zone de rencontres va favoriser la sécurité des piétons et la

Mesure 17 : Itinéraire cyclable à la rue de l'Aubépine



L'étude de ce projet de liaison cycliste entre le cycle d'orientation de la Roseraie et le nord du quartier de Plainpalais est à bout touchant.
Sa réalisation est prévue en 2002.

Mesure 18 : Piétonnisation du haut du boulevard de la Cluse



Cette mesure est acquise. Elle fait partie de l'extension du parc des Chaumettes (2ème étape)



Mesure 19 : Contre-sens cyclable au quai Charles-Page



L'étude doit encore être lancée

Mesure 20 : Sécurité sur le chemin de l'école à la rue Dancet



Dossier à réactiver.

En l'absence de zone 30 et de mesures d'accompagnement liées, la sécurité sur le chemin de l'école n'est pas assurée sur cette artère utilisée par un transit parasite important.

Mesure 21 : Ecole de la Roseraie (bd de la Cluse)

Dossier inactif

Mesure 22 : Rues Vignier - Leschot maîtrise du transit



A la fin des travaux de canalisation en cours, le sens de circulation de la rue Leschot sera modifié et la rue transformée en zone de rencontre. Diminution de la circulation prévue: de 5000 v/j à 500 v/j



Mesure 23 : Maîtrise du transit à la rue des Battoirs

Dossier lié à la réhabilitation de la rue Dancet

Mesure 24 : Piétonnisation d'une partie de la rue Jean-Violette



Dossier lié à celui de St François

Mesure 25 : Itinéraire cycliste bd de la Cluse

Dossier lié à celui du Parc des Chaumettes

Mesure 26 : Rue Barthélémy-Menn zone de rencontres

Dossier à activer



Mesure 27 : Modération du Boulevard de la Cluse

Dossier lié à la zone 30

Mesure 28 : Centralité à la rue de Carouge (Violette)



Dossier lié à l'aménagement de St-François - Violette - Voisins

Mesure 29 : Centralité à la rue de Carouge (Rd Point)

Dossier lié à l'étude la motion «arborisation» du CM (voir mesure 9 centralité Augustins)

Mesure 30 : Place des Philosophes



Le projet de récupération de l'espace sera lancé après la fin des travaux liés des rues Leschot - Vignier (zone de recontre)

Mesure 31 : Réhabilitation de la rue Dancet



Le projet de réhabilitation de la rue Dancet, qui fait partie des 5 projets d'aménagement prioritaire, doit encore être lancé.

Mesure 32 à 34 : Récupération d'espaces publics

- Alcide Jentzer (face à la Maternité)
- CO Aubépine (coulée verte)
- Extension du parc du CMU

Dossiers inactifs

Transports publics 1 : Changement de parcours de la ligne 1

Projet acquis, étude de faisabilité terminée.
Concrétisation en attente



Transports publics 2 : nouvelle ligne de bus 35 des Hôpitaux



Entrée en service le 24 juin 2001

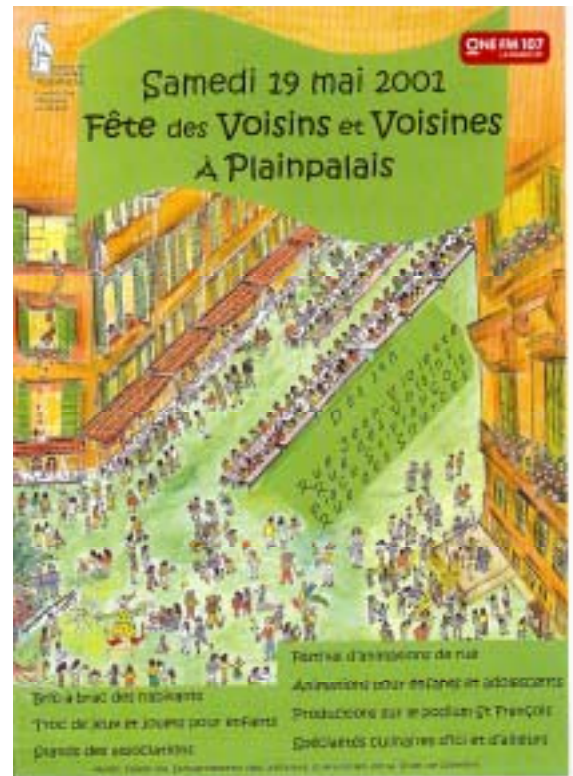
arrêt place des Augustins



Sensibilisation à l'écomobilité

Stands :

- place des Augustins
- fête des Voisins (19 mai 2001)
- en ville sans ma voiture (22.9.01)



**22 septembre 2001
Rue de Carouge**



**Objectif:
occuper la rue et tester
les réactions des usagers:
positives**

3ème étape

Campagne de sensibilisation à l'écomobilité à l'Hôpital cantonal universitaire de Genève:

- visiteurs
- patients ambulatoires
- étudiants
- employés



Cette campagne fera l'objet de la *3ème étape* du projet «Écomobilité à Cluse Roseraie»

Partenaires potentiels

- Hôpital cantonal
- TPG
- Ville de Genève
 - Services des aménagements urbains
 - Service d'urbanisme
 - Voirie
- Canton de Genève
 - OCEN
 - OTC
 - DGS
- Mobility
- MQP
- ATE

soutenu par

