

FONDATION IMMOBILIERE DE LA VILLE DE CAROUGE (FIVC)

Projet de logements et d'équipements publics
Parcelle de l'Université

Séance de concertation du 28 septembre 2016 (18h30 – 20h30)

Battelle – Bâtiment D

Rue de la Tambourine 23, 1227 Carouge

Procès-verbal

Maîtres de l'ouvrage

Marco Girani, Université de Genève
Damien Blanc, FIVC

Office de l'urbanisme

Jean-Luc Gauthey, Chef de service
Farès Derrouiche, Chef de projet

Direction générale des transports

Jonas Raetzo, Ingénieur

Commune

Maria Isabel Puigvert Flotats, Service de
l'urbanisme

Pont 12 Architectes

Antoine Hahne, architecte
Christiane Von Roten, architecte
Arnaud Bovet, architecte

L'Atelier du Paysage

Jean-Yves Le Baron, architecte-
paysagiste

Représentants des associations suivantes

Association Pinchat 1820
AGRAPI
AVE
AIP
AQT
Association chemin Fillion
Association des habitants de la Grande-
Pièce

Procès-verbal

Guy Chevalley, rédacteur indépendant

La séance est ouverte à 18h35.

Introduction

M. Gauthey annonce que ce second atelier sera consacré à la mobilité et que les éléments d'information demandés lors du premier atelier seront présentés avant la discussion.

Retour sur l'Atelier 1

M. Derrouiche rappelle que le projet a fait l'objet d'un travail particulier pour s'intégrer au quartier. Ses grandes lignes sont les suivantes : hauteur de bâtiments et façades préservant le site, ouvertures paysagères, proximité des logements étudiants avec le site universitaire de Battelle, équipements publics tournés vers le quartier, affectation des commerces, préservation du cordon paysager et des éléments patrimoniaux. L'indice de densité, de 1,8, correspond au minimum prévu par la LGZD (pour rappel, le calcul ne prend pas en compte les équipements publics, les cheminements et le domaine public). Les distances limites entre bâtiments respectent la LCI. De plus, alors que le gabarit maximal autorisé est de 27 mètres de haut, il a été limité à 5 niveaux sur rez, soit environ 18m. La distance entre les façades des villas et celles des bâtiments atteint au moins 22 mètres sur le chemin de la Grande-Pièce et au moins 27 mètres sur le chemin Vert, avec maintien d'un cordon boisé dans les deux cas. Enfin, l'étude d'ensoleillement conclut que les conséquences sont faibles au printemps, en été et en automne pour les parcelles voisines (point critique au 21 décembre) ; pour un jour d'hiver moyen, les conséquences sont modérées, compte tenu des spécificités du projet.

M. Gauthey, en réponse aux préoccupations exprimées lors du premier atelier, souligne que le calcul de densité est au plancher prévu par la loi et que le gabarit est modeste. Le projet s'insère dans le site en préservant de nombreux éléments (arbres, orphelinat, etc.) et il limite l'impact sur l'ensoleillement des villas, grâce notamment aux percées paysagères.

Discussion sur l'ensoleillement

M. Armin Murmann (AQT) souhaite que des coupes transversale et longitudinale soient produites pour comprendre le rapport du projet aux villas. Un intervenant s'interroge sur la possibilité de créer une zone de transition entre bâtiments et villas, par exemple par un décrochement en hauteur ; il déplore l'absence de données sur l'ensoleillement, comme convenu, qui aurait permis aux habitants d'étendre les tests.

M. Gauthey précise que les points les plus critiques ont été retenus pour les calculs. La suppression d'un étage ne changerait pas grand-chose en regard de la lumière rasante lors de la période critique.

M. René Marche (Pinchat 1820) réitère sa critique exprimée par lettre : son association estime que les bâtiments projetés sont trop hauts et trop près des villas et que l'ensoleillement doit être préservé tout au long de l'année. M. Gauthey annexera les récents courriers de l'association au procès-verbal. Sur le fond du problème, il relève que l'opportunité de construire sur le site a été tranchée par le Grand Conseil. La mise en œuvre de cette volonté ne saurait avoir aucun impact sur les alentours, qu'il s'agisse de mobilité ou d'ensoleillement.

M. Le Baron précise que la transition paysagère reste à finaliser, en discussion avec les acteurs du projet. La forme de l'architecture, avec redents et retraits, permettra des plantations avec un développement confortable qui pourront préserver l'intimité des villas voisines le cas échéant.

M. Girani rappelle que le concours a récompensé un projet, parmi une quarantaine, qui minimisait le gabarit, justement parce qu'il offrait les meilleures opportunités de transition, ce qui augmente les coûts du projet.

Un intervenant s'étonne de la différence de niveaux sur la maquette du côté nord-ouest du périmètre.

M. Gauthey rappelle qu'il s'agit de relevés au stade du concours. Les niveaux seront approfondis lors des demandes définitives d'autorisation de construire avec des relevés plus fins.

Un intervenant estime que la partie sud du site a été libérée, au détriment de la partie nord. Le chemin Vert lui semble mieux défendu que d'autres voies.

M. Hahne répond que le travail a porté sur les distances aux limites, respectées tout autour du site.

M. Marche constate que, à l'exception des franges paysagères, il n'y a donc pas d'adaptations pour la transition. Il s'enquiert d'une baisse de la densité et de possibles dérogations en la matière.

M. Girani confirme que les bâtiments ne seront pas déplacés. En revanche, les arbres ne sont pas la seule option de transition vers les villas et si d'autres idées que des arbres sont avancées pour assurer la transition vers les villas, elles seront étudiées.

M. Gauthey admet que la LGZD permet des dérogations à la densité minimale, néanmoins, aucune des conditions permettant de déroger n'est aujourd'hui justifiée, en particulier celle liée aux contraintes paysagères et patrimoniales.

Plusieurs intervenants déplorent que certaines données n'aient pas été transmises, qui auraient permis des modélisations (coupes et plans à l'échelle).

Discussion sur la mobilité

M. Derrouiche annonce que quatre points seront abordés : le déplacement de l'accès parking pour les logements, prévus au nord (selon le programme du concours et le projet Carouge-Sud), à côté de l'ancien orphelinat, l'accessibilité des commerces (fréquentation, livraisons) et la sortie du CEVA dans le bâtiment d'équipements publics.

M. Hahne explique que la sortie de parking, déplacée pour des raisons de sécurité, prévoit une contre-allée plantée (5 m de large), qui comprendra un chemin piéton en site propre.

M. Girani ajoute que celui-ci conduirait à l'arrêt de bus, avec un élargissement du trottoir, qui doit être négociée. Un intervenant s'étonnant qu'aucune sortie n'ait été envisagée sur le chemin Vert. M. Girani rappelle que les autorités ont exclu un ajout de circulation sur cette voie.

M. Raetzo ajoute que cette exigence, imposée aux maîtres de l'ouvrage, résulte d'un accord entre le Conseil d'Etat et les associations de quartier lors de la construction du site de Battelle voilà plusieurs décennies. Le rapprochement de l'entrée du parking en direction de la route de Pinchat devrait être étudié en fonction des contraintes, dont l'installation d'un écopoint. Dans toutes les variantes proposées, le portail actuel ne servira plus d'accès aux voitures.

Mme Puigvert Flotats précise que la Commune est désireuse de préserver l'axe biologique entre la Drize et l'Arve, et de le consacrer à la mobilité douce.

A M. Marche, qui demande que soit envisagée une entrée devant l'orphelinat, M. Hahne répond que le bâtiment et le bosquet sont protégés ; l'installation d'une rampe à l'arrière du bâtiment sera délicate, et impossible à l'avant.

M. Gauthey rappelle que les 600 mètres carrés de surfaces commerciales ont été perçus comme une plus-value pour le quartier, dans une perspective de fréquentation de proximité. Le stationnement minute est donc exclu mais la question des livraisons se pose : pour ce faire, l'entrée du site sur la partie ouest serait utilisée. Selon les premiers éléments, une livraison quotidienne serait probablement suffisante pour les commerces.

Un intervenant craignant que cela pose des problèmes pour les élèves fréquentant l'école voisine, M. Girani indique que la dimension des commerces n'est pas encore arrêtée.

M. Derrouiche ajoute que le PLQ Battelle offre un potentiel de 1400 mètres carrés de surfaces brutes de plancher à destination d'activités, qui sera envisagé de manière complémentaire au projet.

Un intervenant s'étant enquis du maintien de l'écopoint au coin sud-ouest et des places de stationnement minute, M. Girani explique que le premier sera conservé et qu'un autre est envisagé à l'est, outre ceux qui intégreront le PLQ Battelle.

Mme Puigvert Flotats précise que la Commune prévoit des écopoints enterrés.

M. Gauthey souligne que, dans la gestion des franges, un aménagement paysager pourrait permettre d'éloigner la circulation piétonne des limites des villas. Ces chemins seraient ramenés vers l'intérieur du site.

Plusieurs intervenants demandent si le passage au rez sous immeuble sera possible, de manière à ne pas longer les parcelles et éviter ainsi la petite délinquance.

M. Girani admet que le cheminement nord bordant la parcelle pourrait être supprimé, mais une association en demande l'usage pour l'accès des élèves à l'école de la Tambourine.

M. Gauthey évoque les équipements publics : l'organisation du bâtiment pour le programme (avant tout sportif) reste à définir. La Commune ne prévoit pas de stationnement de surface, privilégiant la proximité et la mobilité douce. L'articulation avec la sortie de secours du CEVA et la desserte des commerces doit encore être travaillée.

Une représentante de l'Association des habitants de la Grande-Pièce déplore l'absence de centre de rencontre pour les habitants, de façon à créer du lien social. Elle rappelle que son association, nouvellement créée, a posé des questions écrites sur la mobilité, en particulier sur l'impact global du futur quartier et la réduction de la vitesse au chemin Pinchat.

M. Raetzo indique qu'il n'est pas prévu de réduire la vitesse à 30 km/h : les aménagements de voirie nécessaires au respect de ces vitesses sont incompatibles avec le passage du bus. Une voie bus est prévue à la descente du chemin de Pinchat, l'alignement de trois voies induira nécessairement la création de quatre passages piétons avec feux. Ces nouvelles traversées piétonnes régulées permettront une sécurisation des cheminements piétons.

Un intervenant rappelle que la vitesse doit être régulée surtout lors des moments de faible trafic, qui pousse à des excès. Il existe une jurisprudence permettant un passage à 30 km/h des axes cantonaux, appliqué par certaines communes alémaniques.

M. Raetzo indique que la police refuse de procéder à des contrôles lorsque les voiries ne sont pas aménagées de manière à casser les vitesses. Ces aménagements ne sont pas compatibles avec le passage des lignes de bus, ils ne sont donc pas souhaités par la DGT sur les axes en question.

Un intervenant demande s'il est possible de mettre en place un radar pour faire respecter la limitation de trafic existante. M. Raetzo précise qu'il s'agit d'une compétence de la police et suggère d'écrire un courrier à la DGT pour que celui-ci puisse le transmettre à qui de droit.

M. Gauthey rappelle que le projet s'inscrit dans un schéma de mobilité plus large. Il s'agit de discuter des éléments propres au projet.

M. Girani note que 500 logements n'équivalent pas à 500 voitures. Une étude sur les sorties de véhicule sera lancée et présentée aux parties.

Une intervenante souhaite disposer à terme de précisions sur la ventilation du parking.

La séance prend fin à 20h30.

Annexes :

- courrier de l'Association des habitants de la Grande-Pièce
- courrier de l'Association Pinchat 1820 du 28 juin 2016
- plan de situation 1 : 500 avec coupes transversale et longitudinale, format PDF, dimension A0
- étude d'ensoleillement, format PDF, dimension A4
- plan du projet lauréat, format PDF, dimension A0.