

Réponse de l'Association des habitants du quartier de la Tambourine (AQT) concernant les propositions présentées par les services d'urbanisme de l'Etat et de la Commune de Carouge et de leurs mandataires lors de la séance du 6 mars 2013 à la Maison de Quartier (MQC).

Nos réponses se réfèrent à la fois à la prise de position de l'AQT du 28 novembre 2012 et des synthèses contenues dans le document du Citec du 6 mars 2013.

Mobilité et circulation (pages 9, 19, 20 et 25)

La variante avec accès 1+3 (voir schéma en bas de page) et avec coupure devant l'école retenue par les mandataires pose deux problèmes. Pour accéder aux parkings souterrains des immeubles bruns (venants de l'entrée 1) et pour accéder aux parkings souterrains des immeubles de la Cooplog (venants de l'entrée 3) les voitures coupent, croisent les chemins utilisés par les enfants pour aller à l'école.

Utiliser l'entrée 4 par le parc du bas permettrait de résoudre le problème pour les immeubles bruns, mais il faudrait à ce moment maintenir du trafic motorisé dans cette partie. Solution qui n'a pas été retenue après discussion.

Par contre, de troquer l'entrée 3 par l'entrée 1 et pouvoir ainsi éviter toute circulation motorisée devant l'école apparaît comme la solution idéale.

Notre choix se porte donc sur la variante 1+2. L'AQT est consciente que cette solution n'a pas les faveurs de la Direction générale de la mobilité (DGM). Malgré cela, cette variante s'impose comme une évidence et ceci même pour les membres de la Cooplog qui devront renoncer à la petite place de jeux.

Bien que très partagée, en cas d'obstacles insurmontables à la réalisation de la variante 1 +2, l'AQT est d'accord d'entrer en matière sur la variante 1+3 aux conditions suivantes :

- Il faut maintenir la **zone piétonne** entre le chemin Vert et la place centrale. Les voitures qui doivent traverser cet espace pour accéder aux parkings souterrains circuleront avec une vitesse adaptée comme le font les voitures qui doivent rejoindre leur parking privé situé dans une zone piétonne. - Nous sommes donc opposés à une vitesse 30 km/h telle qu'elle est marquée dans le schéma de circulation à la page 20. L'aménagement de cet espace nécessite la plus grande attention.
- L'**entrée** dans le périmètre par les portes 1 et 2 (ou 3) est **strictement contrôlée et limitée** aux ayants droits, c'est-à-dire, aux locataires des parkings (et visiteurs annoncés).
- **Les places de parking** en surface qui ne sont pas réservées ni pour les visiteurs ni pour les personnes à mobilité réduite sont **supprimées**. Les voitures et motos des personnes qui ont à faire dans le quartier sont dirigées vers les parkings publics construits en lien avec le bâtiment B des HEG.

Pour toutes les entrées/sorties prévues du périmètre 1, 2 (ou 3) est impérativement demandé la possibilité de tourner à gauche ET à droite.

Remarques concernant deux parking pas mentionnés dans les documents.

- Le parking de service à l'est de l'immeuble A. La future, éventuelle, suppression de la cafétéria de l'Uni change les données. Ce parking de service ne sera plus nécessaire. L'accès des marchandises se fera à partir de l'immeuble en construction de la HEG.

- Le parking au nord de l'immeuble de la CIA doit être drastiquement redimensionné. Quelques places pour les véhicules nécessaires au fonctionnement de la MQC suffissent. Les adultes qui amènent les petits enfants à l'EVE peuvent sans problèmes stationner dans le parking public. La route qui mène vers ce parking en surface va par ailleurs accueillir à l'avenir les vélos et piétons qui empruntent la passerelle.

Aménagement (pages 22, 23 et 26)

Nous prenons acte du renoncement des Hautes écoles à construire de nouveaux bâtiments dans le périmètre concerné par le Plan localisé de quartier (PLQ). Nous regrettons néanmoins que l'image directrice de la page 22 n'en tienne pas compte. Elle ne correspond pas avec le document de synthèse « Aménagement ».

Quant aux autres constructions encore prévues, nous voudrions préciser comme suit nos demandes déjà communiquées auparavant

- auditoire souterrain entre les bâtiments A et D

Pour éviter d'abattre d'autres arbres (et permettre de nouvelles plantations), il faut que l'emprise de la construction souterraine ne dépasse pas – vers l'ouest - la cafétéria du bâtiment A.

- bâtiment G

Cette construction au sud de la place centrale doit « se nicher » dans la butte existante tout en laissant un retrait d'au minimum 4 mètres de la route pour préserver une zone en pleine terre où une rangée d'arbres de grandes tailles pourrait être plantée et où les arbres déjà existants puissent être conservés. Une entrée, sorte de pavillon, à la hauteur de la route peut toute fois être prévue comme entrée haute au bâtiment affecté aux activités de proximité mais qui ne compterait qu'un seul niveau.

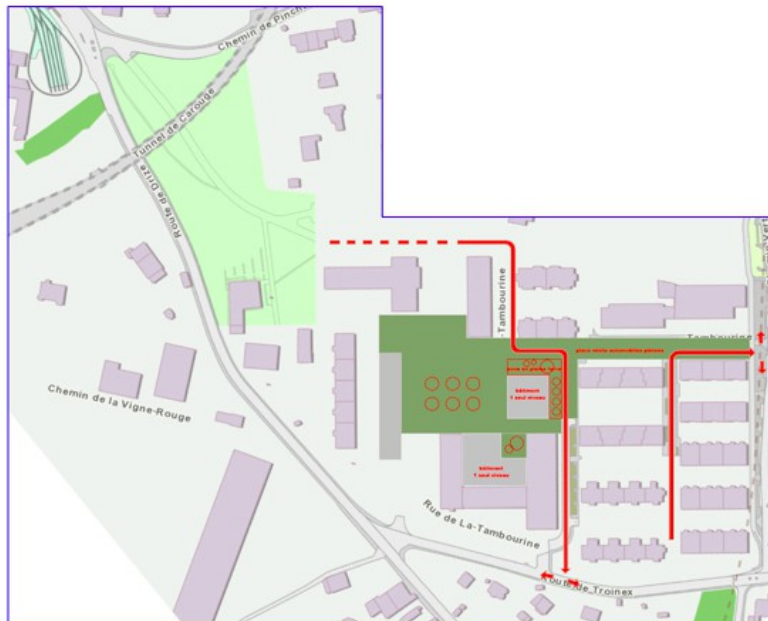
- cafétéria(s)

Nous sommes convaincus qu'une seule « cafétéria Hautes écoles » suffit et nous souhaitons qu'elle soit publique.

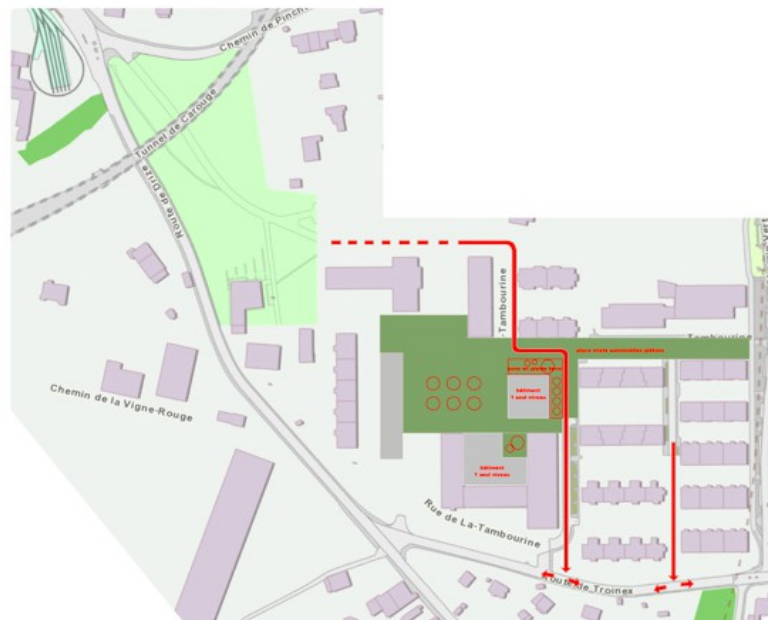
- Déchetterie à l'entrée du site

Il est important que la zone destinée au déchets soit planifiée avec le plus grand soin pour que l'entrée du quartier ne soit pas enlaidie. Un barrière verte est à créer.

Carouge, le 2 avril 2013/am/mob



variante C / 2 sorties
route de Troinex et chemin Vert



variante B / 2 sorties
route de Troinex



variante A / 3 sorties
route de Troinex et Chemin de Pinchat