



**De la place en ville
pour les arbres,
la mobilité douce
et les transports publics !**

À la rencontre des quartiers et communes concernées

**Synthèse des besoins et demandes émanant des quartiers
en matière de réaménagement des rues, végétalisation et
modération du trafic**

Document en travail – Version 1.1 (état début Mai 2022)

L'initiative Climat Urbain à la rencontre des habitantes et habitants

L'initiative Climat Urbain demande de transformer chaque année pendant 10 ans 1% de la voie publique des 13 communes-ville du Canton de Genève pour convertir une partie des espaces dédiés à la voiture, pour moitié en espaces verts et arborés et pour moitié en voies de mobilité durable (piétonnisation, pistes cyclables, sites propres tpg).

Une telle transformation des espaces publics urbains ne peut se faire sans un travail important de concertation avec les habitants et habitantes des quartiers et communes concernées. Ce sont elles et eux qui connaissent le mieux leur quartier, leurs rues, ce qui s'y passe et quels sont les besoins réels.

Dans le cadre de la préparation de l'initiative, nous sommes donc partis à la rencontre des associations et collectifs locaux pour connaître les projets que ceux-ci avaient pour transformer les rues de leur quartier : quels problèmes de mobilité ? Quelles sont les rues où les nuisances du trafic motorisé pose problème ? Quels sont les espaces publics à réaménager ? Quels lieux propices à la végétalisation ?

Dans la plupart des cas, nous avons rencontré des associations ou collectifs organisés et structurés depuis longtemps. En l'absence de tels groupes, nous avons travaillé avec des habitant-es que nous avons sollicité.

Une chose est sûre : les habitant-es avec qui nous avons pu échanger ont exprimé de nombreux besoins de réaménagement des rues, qui sont presque partout beaucoup trop « sacrifiées » aux voitures, qu'elles soient en mouvement ou stationnées. Le manque de végétation et d'espaces publics conviviaux est un problème important. Nous avons pu constater que l'initiative Climat Urbain répond à un véritable besoin et que les surfaces proposées par le texte sont conformes aux besoins exprimés.

La synthèse de ces rencontres proposée ici ne prétend ni à l'exhaustivité, ni à l'unanimité des habitant-es. Il s'agit d'un tour d'horizon des souhaits exprimés par les personnes que nous avons rencontré et donne une image des problèmes rencontrés et des propositions de celles et ceux qui sont les premiers concernés.

N.B: Ce document présente l'état des lieux de nos rencontres avec les habitant-es réalisées entre septembre 2021 et avril 2022. De nombreux quartiers et communes manquent encore ici à l'appel (Vernier, Grand-Saconnex, Bernex, Trois-Chênes, Lancy, Onex, Versoix, etc.). Mais nos rencontres se poursuivent et ce document sera complété au fur et à mesure!

Jonction (Ville de Genève)

A. Situation générale

Le quartier de la Jonction est extrêmement minéral et peu végétalisé. Avec une forte densité d'habitants, le manque d'espaces verts accessibles se fait fortement ressentir par la population. Le parc Gourgas, par exemple, récemment refait, aurait grandement bénéficié d'une extension plus importante.

L'association des habitants de la jonction (AHJ) est très active et investie dans le quartier. Ses membres ont pu faire remonter les besoins de sécurité concernant les trajets des enfants et les envies d'espaces de convivialité plus verts, stricto sensu. L'AHJ défend plus largement la vision « une rue, un arbre », pour permettre à toutes et tous d'avoir accès à de la végétation dans leur rue, avec des bancs offrant aux personnes âgées la possibilité de s'asseoir.

Une des particularités de la Jonction est qu'un grand nombre de places de parking en ouvrage sont à disposition (au moins 38801 auxquelles s'ajoutent les ouvrages privés) dont une bonne partie restent à ce jour inutilisées. Ces places pourraient être mieux utilisées et par conséquent faciliter la suppression de places en surface, lesquelles occupent d'importantes surfaces d'espace public.

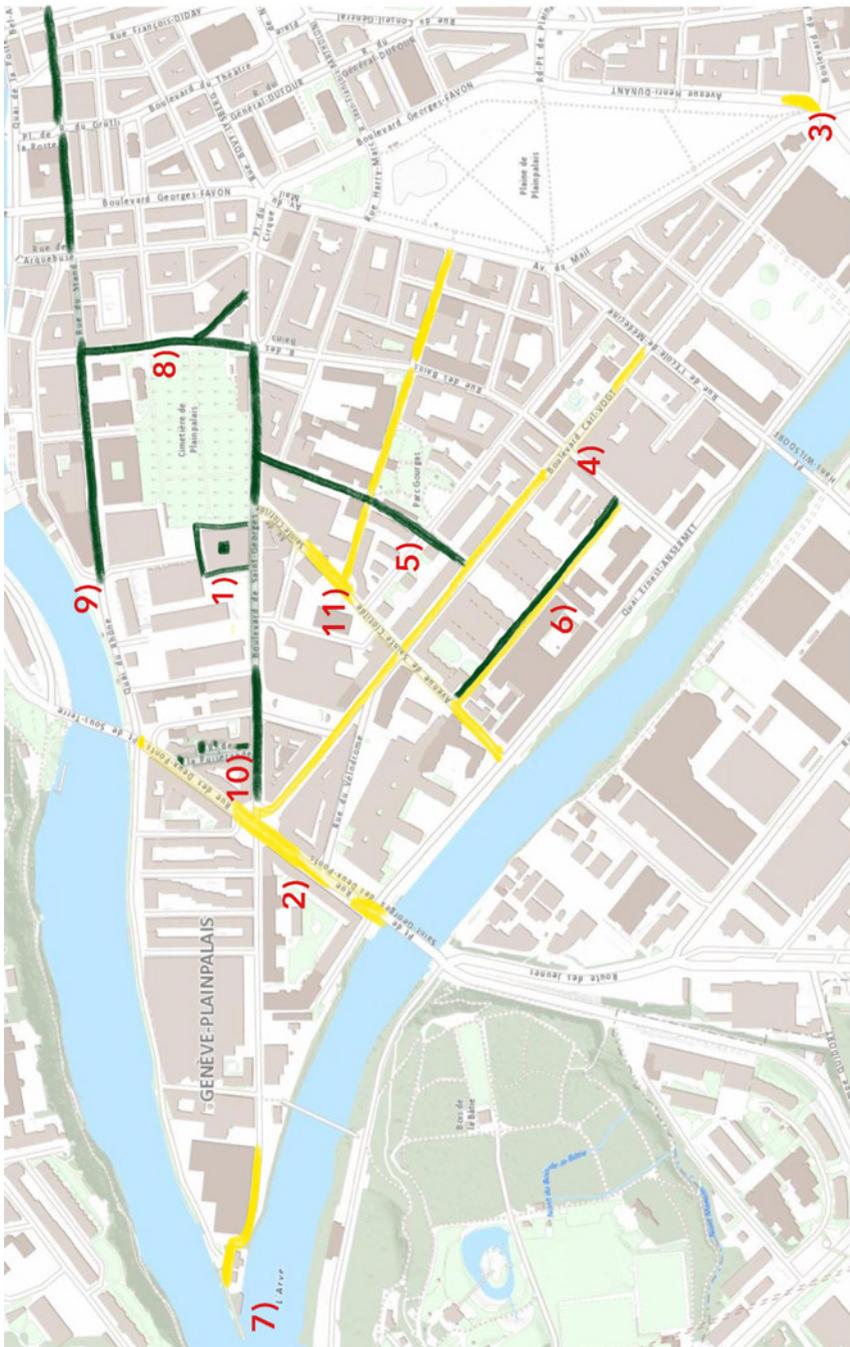
La Jonction est traversée par plusieurs axes d'importance : le boulevard Carl-Vogt, le boulevard Saint-Georges, la rue du Stand, la rue des Deux-Ponts, et ceinte par le quai Ernest-Ansermet et l'avenue du Mail. Autant de rues dédiées majoritairement au trafic individuel motorisé, avec toutes les nuisances que cela implique pour les habitant-es.

¹ Nombre total de places en ouvrages publics accessibles aux habitants de la Jonction (critère = 300m). Chiffres: SITG, Fondation des Parkings.

B. Améliorations souhaitées

1. Rue des Deux-Ponts: aménager un site propre pour le tram qui reste bloqué au carrefour lorsqu'il vient de l'arrêt Palladium, faciliter les passages des piétons
2. Carrefour des 23-Cantons: le tram y reste souvent bloqué, et les piétons et cycles y ressentent un très fort sentiment d'insécurité.
3. Carl-Vogt: instauration d'un double sens cyclable entre le MEG et Uni-Mail
4. Rue du Village-Suisse: souhait de verdure
5. Boulevard d'Yvoy: suppression de places de stationnement pour y planter des arbres (mobilité)
6. Eco-quartier: le manque d'arbres sur la place principale est souligné, et ce d'autant plus que les images de synthèse présentées avant la naissance du projet promettaient une place très verte.
7. Pointe de la Jonction: en prévision du parc programmé, une infrastructure y menant directement par l'avenue de la Jonction est souhaitée.
8. Rue des Rois: planter des arbres
9. Rue du Stand: planter des arbres
10. Rue Puiserande, Boulevard Saint-Georges: planter des arbres, supprimer du stationnement
11. Eco-quartier - Sainte-Clotilde - Gourgas - Maraîchers: sécuriser les déplacements des enfants sur ces axes menant aux écoles du quartier.

Jonction



Acacias (Ville de Genève)

A. Situation générale

Le quartier des Acacias est encore un secteur de la ville où les espaces verts font défaut. Entre le parc Eglantyne-Jebb (parc des Acacias) et l'Arve, les habitant·es que nous avons rencontrés parlent d'une « mer de béton », un désert gris.

C'est le quartier le moins bien doté en places bleues. Pourtant, le stationnement en surface est très présent, dont une grande partie en places blanches. De nombreux changements pourraient intervenir à la faveur d'une suppression de ces places blanches, dont certaines pourraient également être converties en places pour les habitants. Mieux encore, ceux-ci pourraient bénéficier des parkings privés souterrains et dans les cours intérieures et libérer autant d'espace pour la marche, les enfants, la végétation et le vélo.

B. Améliorations souhaitées

- Carrefour François-Dussaud - rte des Acacias: les piétons sont les grands perdants de ce carrefour qui mériterait une révision de la cadence des feux et des aménagements plus invitants.
- En général dans le quartier: de meilleures infrastructures cyclables, plus sécurisantes, pour les néophytes qui se sentent très vite en danger lorsqu'ils doivent circuler avec les automobiles.
- Carrefour Jacques-Grosselin - Lancy - Louis-de-Montfalcon: les usagères et usagers des modes doux se sentent très vite en insécurité dans ce carrefour très large. Des sites propres pour les cyclistes seraient la bienvenue.
- Gustave-Revillod - Grand-Bureau: fermer au trafic motorisé privé et n'autoriser que les livraisons.
- Rue des Ronzades: n'y autoriser que les TPG et la mobilité douce.
- Rue Caroline (juste avant le croisement avec la route des Acacias): au minimum, l'une des 6 voies TIM (stationnement inclus) pourrait être exclusivement dédiée à la mobilité douce

Plainpalais (Ville de Genève)

A. Situation générale

Comme dans d'autres quartiers, les habitant·es se sont mobilisés de longue date pour lutter contre l'emprise croissante de la voiture sur leur vie quotidienne et leur bien-être. En 1998 déjà, un groupe de citoyens s'était formé pour exiger une transformation du secteur Cluse-Roseraie à la faveur d'une mobilité plus écologique. Plus récemment, le collectif Pont-d'Air est né de l'initiative d'habitant·es du Boulevard du Pont-d'Arve - artère connue pour sa fréquentation automobile importante, la très mauvaise qualité de l'air et le niveau sonore intense qui en résultent - qui ont réalisé lors du confinement de 2020 à quel point ce trafic est pesant au quotidien. Citons encore les récentes rencontres entre la maison de quartier et les exécutifs cantonaux et communaux, ou la pétition lancée en 2018 pour réaménager certaines rues avec plus de végétation et de zones de rencontre (des revendications datant de 1998).

Le quartier compte quelques exemples parmi les plus aberrants de ce que l'aménagement urbain pro-voiture a pu produire. Outre le boulevard du Pont-d'Arve précédemment cité, la rue Dancet est souvent citée comme contre-exemple en matière d'urbanisme durable, avec une vaste rue de quartier presque entièrement dédiée au parcage de voitures. Cette rue a pourtant un important potentiel pour devenir un espace de verdure, de détente et de loisirs. La question de la compensation du stationnement pourrait facilement être résolue en tirant profit des nombreux parkings en ouvrages sous-utilisés à proximité immédiate (parkings des Minoteries, des centres commerciaux, et Ernest Ansermet). D'une manière plus large, le quartier manque sensiblement d'espaces dédiés aux habitant·es, lesquels sont demandeurs de végétation et de bancs favorisant l'occupation de l'espace public.

B. Améliorations souhaitées

1. Place Saint-François: aménager un espace vert de qualité, pourvu de bancs et d'une aire de jeux, faisant également le lien entre la rue de Carouge et l'hôpital pour les déplacements à pied.
2. Rue Jean-Violette: mail central végétalisé et bancs sur la partie large de la rue.
3. Rue Micheli-du-Crest: apaiser le trafic entre le boulevard de la Tour et le boulevard de la Cluse (devant l'école primaire).
4. Boulevard du Pont-d'Arve: supprimer le stationnement, supprimer une voie de voitures; aménager une piste cyclable en site propre, et une voie réservée aux bus et ambulances (ces derniers étant systématiquement bloqués par le trafic); végétaliser l'axe. Au niveau du croisement avec la rue de Carouge, un allègement de la charge de trafic permettrait de diminuer le nombre d'interventions nécessaires pour restaurer la chaussée, et les nuisances conséquentes qui se superposent à celles du trafic constant.
5. Rue Dancet: mettre en œuvre la motion municipale M-1564 du 07.10.2020 « Libérer le mail central de la rue Dancet et créer un parc public ». Concrètement, il s'agit de créer un parc public en lieu et place des 186 places de stationnement situées sur le mail central de la rue. Le long des voies de circulation, planter des arbres en lieu et places de 99 places de stationnement situées le long des deux rangées d'immeubles.
6. Rue Prévost-Martin: supprimer des places de stationnement au profit de végétation et aménagements piétons pour donner un peu de vie à cette rue.
7. Rue de la Tour: fermer la rue au trafic automobile qui n'emprunte cette artère que pour trouver du stationnement. La maison de quartier est elle-même souvent privée d'option de stationnement temporaire pour son minibus.
8. Rue Dizerens: rendre la rue plus accueillante avec de la végétation et des bancs.
9. Rue Python: diminuer le nombre de places de stationnement

Eaux-Vives (Ville de Genève)

A. Situation générale

Le quartier des Eaux-Vives possède des espaces publics exigus, denses (densité de population deux à trois fois plus élevée que la moyenne genevoise²), très minéraux, et donc fortement soumis à l'effet « îlot de chaleur urbain ». Des voies pénétrantes dédiées au trafic motorisé encerclent et traversent de plus le quartier: Rue William Favre, Avenue de Frontenex, Rue des Eaux-Vives, Avenue Pictet-de-Rochemont, Quai Gustave Ador. Pour couronner le tout, les zones de rencontres y sont très rares et la végétation encore plus.

Des besoins urgents se font ressentir pour les plus jeunes et les plus âgés, tant en termes de sécurité que d'usages. Les aménagements urbains actuels sont souvent inaboutis ou inadaptés. Tout cela alors que le quartier possède un potentiel certain pour des démarches de concertation en appui sur les structures organiques du quartier (tissu associatif, dynamisme des commerces) et la situation géographique centrale du quartier.

L'Association Vivre Aux Eaux-Vives (VAEV) est très active dans le quartier et a d'ores et déjà un projet très concret pour améliorer la situation dans cette zone de la ville. Les propositions ci-dessous sont directement tirées d'une présentation réalisée en novembre 2021.

B. Améliorations souhaitées

Rue Montchoisy :

- Donner suite aux « aménagements covid »
- Prioriser les piétons et la mobilité douce
- Sécuriser les usages les plus vulnérables
- Favoriser le dynamisme de quartier
- Offrir des espaces de respiration
- Par un système de circulation inspiré des « superblocs », les commerçants restent accessibles aux voitures et les livraisons sont assurées. Une vingtaine de places sont préservées pour les clients et les livraisons.

Réduire le trafic automobile par des interventions légères et ciblées

- Il ne s'agit pas d'interdire mais de réorienter et de prioriser. Le trafic de transit est redirigé vers les axes cantonaux. Les commerces de proximité sont atteignables en voiture.
- Fermeture de la liaison verticale qui traverse la rue Montchoisy par la rue des Vollandes et la rue Maunoir

² Portrait social du quartier des Eaux-Vives, Unité méthodes et diagnostic, Service social de la Ville de Genève, mars 2019

- La rue Montchoisy n'est accessible que partiellement pour les commerces
- La partie basse de la rue Maunoir est sans issue et réservée aux riverains

Créer la première place publique du quartier sur la rue Montchoisy entre les rues Maunoir et le XXXI décembre

- La zone de rencontre sur la rue Montchoisy libère de l'espace et permet de créer de nouvelles centralités

Arboriser massivement la zone de rencontre et y créer des espaces ludiques

- Le quartier est très peu doté en arbres et subit des stress extrêmes de chaleur
- Une débitumisation partielle pourrait être réalisée participativement (exemple de la rue des Echelettes à Lausanne)
- Le fait de libérer l'espace central sur toute la rue Montchoisy permettrait d'arborer massivement et en pleine terre loin des réseaux qui se situent plutôt sur les côtés

Mettre en place une meilleure signalétique (visiteurs, parkings, etc.)

- Les parkings souterrains doivent être signalisés dans l'ensemble de la zone, depuis les axes de pénétrante (gare des Eaux-Vives, Villereuse, Rive, bord du lac)
- Une signalétique piétonne doit aussi permettre de se rendre des parkings aux différents points centraux du quartier (future place de Montchoisy, la Comédie, La rue du XXXI décembre, les préaux des écoles, le parc la grange, la plage, ...)

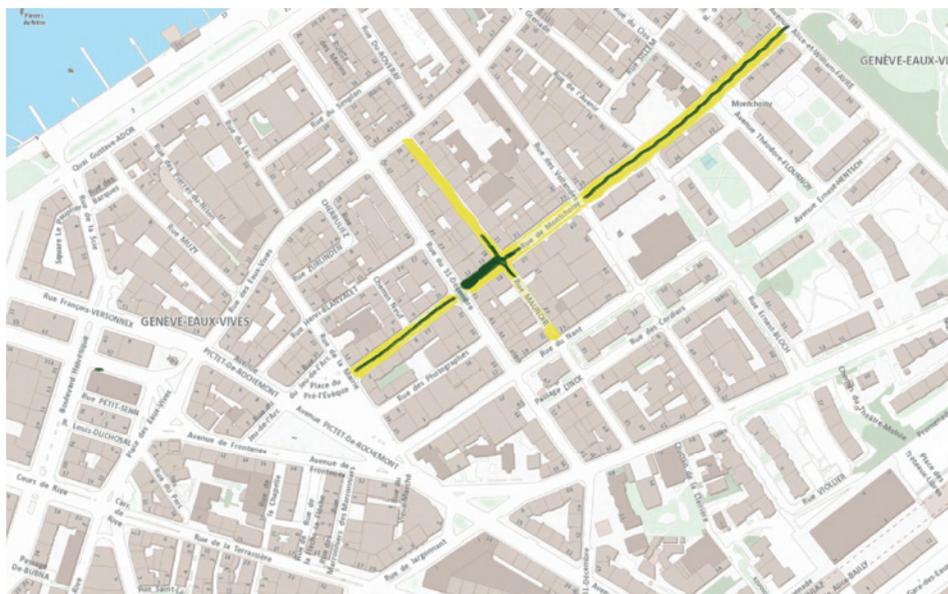
Mettre en place un partenariat avec la fondation des parkings pour des macarons bleus dans les parkings souterrains sous-utilisés

- Le problème des macarons et des places de parking étant récurrent avec le taux de places disponibles par macaron le plus faible du Canton, il faut proposer de nouvelles solutions aux habitant·es
- En fonction des taux d'occupation des parkings adjacents, il faut proposer aux habitant·es de pouvoir échanger, même provisoirement, leur macaron contre une place dans un lieu encore vide

Travailler de concert avec les commerçants

- Doubler la superficie des terrasses
- Restaurants, bars, fleuristes, épicerie, ... et nouveaux commerces potentiels!
- S'assurer de la mise à disposition d'espaces pour les livraisons

Eaux-Vives



-  Végétalisation
-  Mobilité

Association Vivre Aux Eaux-Vives
15 novembre 2021
vaev.ch



Carte de la zone piétonne et de la réorientation du trafic dans le quartier des Eaux-vives // Source : ALICE EPFL / VAEV

Saint-Jean - Charmilles (Ville de Genève)

A. Situation générale

Le quartier Saint-Jean - Charmilles est notamment traversé par la rue des Charmilles, un axe très fréquenté par les automobilistes, créant de fortes nuisances notamment sonores. Les automobilistes changent ensuite souvent de rive en empruntant le pont Sous-Terre régulièrement pointé du doigt pour son dépassement des normes sur la protection contre le bruit.

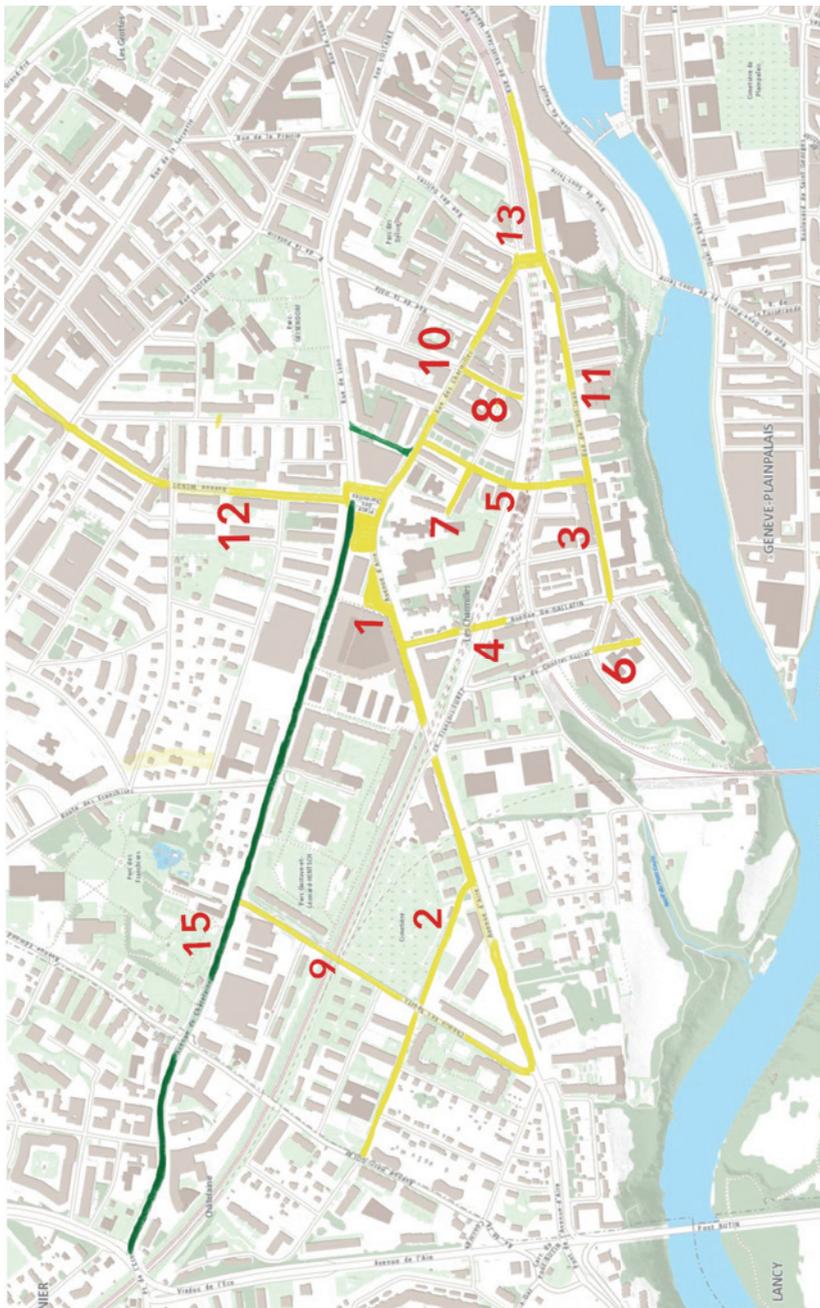
La tranchée couverte de Saint-Jean offre un espace abrité du trafic et ouvert aux habitant-es, mais ceux-ci visent à améliorer d'autres secteurs du quartier. Un travail important sur la végétalisation est en cours par les habitant-es qui vont identifier toutes les zones qui manquent de verdure.

B. Améliorations souhaitées

1. Av. d'Aire à la hauteur du centre commercial (contre allée à sens unique) : une zone qui pourrait être transformée en zone de mobilité douce. Les places sur la voirie sont en zone bleue, donc très bon marché (200 CHF / année) alors que les places de parking souterrain (Planète Charmilles) sont très chères. Il pourrait y avoir une sorte de compromis pour que les gens possédant un macaron annuel puissent avoir des places de parking en souterrain un peu moins chères.
2. Rue Camille-Martin (la partie à côté du cimetière entre l'av. d'Aire et le chemin des Sports) qui est une rue de transit, pourrait bénéficier d'aménagements. Retirer les places de parking pour élargir le passage des piétons et permettre plus de mobilité douce. La circulation pourrait continuer dans cette rue.
3. Fermer au trafic automobile un tronçon de la rue de Saint-Jean à proximité de l'école afin de mieux sécuriser cette rue.
4. Av de Gallatin, qui n'a pas de places de parking, pourrait être fermée au trafic motorisé depuis le pont jusqu'à l'avenue d'Aire.
5. Le tronçon de Miléant qui croise la piste cyclable pourrait être transformé en trottoir continu. Il est important de se demander comment faire rejoindre la voie verte avec le projet de végétalisation vers Saint-Jean.
6. La rue de la Nouvelle-Héloïse comporte des parking privés et pourrait être transformée en zone 20, les piétons auraient donc la priorité. Alternativement, il serait souhaitable de fermer la moitié de la rue qui ne serait alors accessible que pour les riverains qui accèdent aux parkings privés.
7. Fermeture du bout de la rue Charles-Giron depuis la rue des Cèdres.

8. Suppression des places de parking de la rue Daubin (qui avaient été fermées durant le week-end de « La rue est à vous » en 2021). À cet endroit, il serait intéressant d'y placer un espace vert.
9. Au chemin des Sports, enlever une des deux bandes de places de parking et la remplacer par une piste cyclable. Éventuellement fermer un bout d'un côté afin d'empêcher le transit. Sécuriser le viaduc de l'avenue d'Aïre et son prolongement qui sont aujourd'hui dangereux à vélo.
10. Diminuer le trafic de transit. La rue des Charmilles est un endroit où le trafic mériterait d'être modéré, de plus, dans le secteur entre la rue Ruchon et le rond-point, diminuer le nombre de voies de circulation, en végétalisant et en ajoutant des pistes cyclables dans la continuité de celle qui serait installée le long du centre commercial (cf point 1.).
11. Rue de Saint-Jean à sens unique pour les automobiles mais laisser en bidirectionnel pour les transports publics. Mettre certaines rues en sens unique. Mettre des espaces verts dans les endroits où les gens puissent en profiter. Mettre des choses en place qui traversent réellement le quartier.
12. L'avenue Wendt est également très dangereuse pour les vélos : il y a ici la place de créer des pistes cyclables sécurisées et continues de part et d'autre.
13. Améliorer la fluidité des TPG. Par exemple le pont des Délices est très problématique pour le trafic de ces véhicules. Le croisement de la rue de Saint-Jean et de la rue des Charmilles est problématique également.
14. Améliorer les perméabilités piétonnes sur l'avenue d'Aïre (les traversées piétonnes sont peu nombreuses). L'arrondi entre rue de Lyon et avenue d'Aïre devait être piétonnisé en diminuant le rond-point et en poussant la route.
15. À l'av. de Châtelaine, diminuer la largeur de la chaussée et végétaliser, ajouter une piste cyclable.

St-Jean / Charmilles



Saint-Gervais (Ville de Genève)

A. Situation générale

Le quartier de Saint-Gervais est connu de tous les genevois-es par sa situation et ses commerces. Le quai des Bergues, emblématique promenade de Genève, mais aussi le centre commercial Manor, la place Grenus ou la rue des Étuves font ainsi partie du quotidien d'un grand nombre d'entre nous mais aussi des touristes attirés par les charmes de ce quartier aux allures pittoresques.

Si une piétonnisation de certains axes tombe sous le sens pour certain-es, de grandes frictions sont à l'œuvre notamment au niveau de la place Grenus et du quai des Bergues, la convention qui engage la ville avec Manor concernant l'accessibilité de son parking souterrain, les habitudes motorisées d'un nombre très restreint de personnes pesant très lourd dans le jeu politique et la perception des commerçants-es.

A l'instar de beaucoup (si ce n'est l'entièreté) des habitant-es des autres quartiers mentionnés dans ce dossier, la question de la sécurité des enfants sur le chemin de l'école fait partie des revendications de longue date des habitant-es. Le manque de végétation s'y fait également ressentir, et une mauvaise lisibilité de quelques avancées en faveur d'un quartier piéton rendent ces mesures inefficaces. Comme ailleurs, la demi-mesure n'a ici qu'un effet très limité voire contre-productif lorsqu'il s'agit de montrer les avantages de la démotorisation des déplacements.

B. Améliorations souhaitées

1. Quai des Bergues: la piétonnisation complète de cet axe récemment rénové et aménagé spécifiquement pour les piétons serait l'une des premières mesures aisément réalisables. La place ainsi libérée par les véhicules aujourd'hui stationnés améliorerait la visibilité des vitrines des commerces et permettrait de réduire les conflits entre piétons et cyclistes.
2. Rue du Cendrier: pérenniser les aménagements commencés durant la pandémie et piétonniser à terme
3. Rue Rousseau: piétonniser
4. Rue des Étuves: piétonniser et végétaliser le tronçon entre Coutance et Grenus.
5. Place de Grenus: élargir les trottoirs en lieu et place du stationnement

Pâquis (Ville de Genève)

A. Situation générale

Le quartier des Pâquis est souvent cité pour sa très haute densité, notamment pour justifier celles prévues dans les quartiers du PAV à venir. Cette forte proximité est d'autant plus accentuée que les espaces verts au sein du quartier sont quasiment inexistantes.

Les associations d'habitant-es y sont très actives et exigent de longue date que les rues soient pacifiées ou fermées au trafic automobile, notamment autour des écoles. La Ville a récemment réalisé quelques aménagements, mais ceux-ci déçoivent par leur manque d'ambition. La transformation récente du parking Butini offre des possibilités de stationnement importantes qui pourraient être exploitées pour libérer l'espace public en surface.

L'initiative Climat Urbain a tout de suite été vue comme une opportunité pour les habitant-es d'enfin réaliser des aménagements porteurs d'une meilleure qualité de vie.

B. Améliorations souhaitées

- Croix-Verte: ce projet porté par les habitant-es vise à pacifier certains tronçons du quartier pour réaliser un axe en croix Nord-Sud et Est-Ouest. Le Collectif Bien-Vivre Aux Pâquis a lancé une pétition en 2020 et est entré en dialogue avec les autorités. Bien du travail reste cependant à réaliser pour que le projet voie le jour.
- Rue des Pâquis - Place de la Navigation: piétonniser
- Bas de la rue Butini : piétonniser
- Arboriser massivement toutes les rues du quartier
- Croisement rue de Berne / rue du Prieuré: faire une place piétonne

Petit-Saconnex (Ville de Genève)

A. Situation générale

Le Petit-Saconnex fait partie de la première couronne entourant le centre-ville. A ce titre, c'est un espace de transition entre l'urbain et le suburbain. C'est un quartier avec beaucoup de résidentiel, d'écoles, mais aussi un tissu de commerces locaux bien ancrés.

A la différence des quartiers plus centraux, la densité y est donc moindre et le besoin de végétation moins criant. Néanmoins, des progrès restent à faire, notamment en ce qui concerne la répartition des modes sur les routes.

B. Améliorations souhaitées

1. Place du Petit-Saconnex: supprimer les 12 places de parking et rendre la place véritablement piétonne. Végétaliser et arboriser la place.
2. Chemin des Crêts: passer les places de parking en dépose-minute
3. Chemin Pasteur: passer en zone de rencontre et interdire au transit
4. Chemin de la Tourelle: limiter les nuisances provoquées par les bus
5. Mosquée: desservir la mosquée avec un bus le vendredi pour décharger les routes
6. Giuseppe-Motta: sécuriser les trajets des cycles.

Carouge

A. Situation générale

La ville de Carouge est connue pour la qualité architecturale et urbanistique de son centre historique, la présence de nombreux commerces et ses espaces piétonniers prisés des badauds. Toutefois, Carouge ne se résume pas à cela et de nombreux secteurs peuvent encore être améliorés. Les habitants rencontrés déplorent notamment le manque de végétation et la circulation automobile importante. Carouge est la deuxième ville de Suisse avec le taux de motos en circulation le plus important. Avec 575 voitures pour 1000 habitants, elle se classe dans les villes les plus motorisées de Suisse.

Dans les années à venir, des projets immobiliers importants vont voir le jour (Grosselin, Moraines, etc.) , impliquant une augmentation sensible du nombre d'habitants. Une réflexion est indispensable dès à présent pour éviter l'emballement du trafic automobile à travers la promotion des modes doux et des transports publics. A titre d'exemple, la décision récente d'ajouter un étage au parking Sardaigne est vue comme un risque d'augmentation de la circulation, au mieux d'un statu quo qui serait insatisfaisant.

B. Améliorations souhaitées

1. Rue Daniel-Gevril: le souhait de rendre la rue piétonne a été exprimé, tout au moins d'y élargir les trottoirs. Par la même occasion, les habitant-es souhaitent y voir plus d'arbres grâce à la place libérée.
2. Rue Jacques Grosselin: un important trafic en provenance du Faubourg de Cruseilles est constaté à la hauteur de J. Grosselin. Un réaménagement de cet axe pour y diminuer le trafic en rééquilibrant la place accordée aux différents modes est souhaité.
3. Rue du Collège: requalifier entièrement cet axe où le stationnement occupe une place importante
4. BHNS de Veyrier: pour améliorer l'efficacité du Bus à Haut Niveau de Service à venir en direction de Veyrier, il est estimé qu'une reprogrammation des feux de circulation en faveur des TPG est indispensable.
5. Vitesse excessive du trafic: sur l'ensemble du territoire de la commune, très urbaine, les habitant-es demandent la généralisation de la vitesse maximale à 30km/h, et plus particulièrement sur la route de Veyrier, où le fort trafic occasionne un bruit important.

Meyrin

A. Situation générale

La Ville de Meyrin est séparée du centre de Genève par un long couloir automobile hostile à toute forme de mobilité douce. Actuellement les cyclistes désirant s'y rendre empruntent un itinéraire labyrinthique. Une situation qui reflète l'importance que la voiture occupe pour qui souhaite vivre, travailler, acheter, consulter ou se divertir dans la cité satellite.

Par ailleurs, un important flux automobile traverse la ville quotidiennement depuis la France voisine vers le centre de Genève. Des infrastructures permettant à ces pendulaires de garer leur voiture à l'entrée du Canton et de continuer leur chemin à vélo ou en transports publics sont vivement souhaitées par les habitant-es qui pâtissent de ce trafic.

B. Améliorations souhaitées

1. Jardin Alpin: amélioration des conditions de circulation pour les cyclistes
2. François Dubois: axe régulièrement congestionné au détriment des habitants
3. Mategnin: le 20km/h n'est pas respecté. Des aménagements adéquats pourraient améliorer cette situation.
4. Route de Meyrin: fermer au trafic de transit le tronçon entre la rue des Arpenteurs et le rond-point de la route du Mandement.
5. Zone de Meyrin village: rendre cet espace aux habitant-es en le transformant en zone de desserte locale avec modération du trafic
6. Avenue de Vaudagne: réaménager et supprimer les places de parking sur la voie publique.

