

R 032A/2021

## PROJET DE RESOLUTION

au sens de l'article 34 du Règlement du Conseil municipal

relative à l'objet suivant :

### **Non à une autoroute qui coupe Lancy en deux !**

---

La Route du Pont-Butin est l'axe qui absorbe le plus de véhicules sur la commune : plus de 30'000 véhicules la parcourent chaque jour entre le stand de Saint-Georges et le village du Grand-Lancy<sup>1</sup>. D'importantes nuisances en découlent tout au long de son tronçon : les normes de bruit y sont largement dépassées, l'air y est pollué, les liaisons entre les quartiers sont rendues difficiles. Cet axe lourd, qui se prolonge au sud par l'Avenue des Communes-Réunies jusqu'au quartier des Palettes, produit un profond effet de coupure au sein de notre commune.

Or, il y a quelques semaines, l'Etat de Genève a annoncé des mesures pour « fluidifier » la moyenne ceinture<sup>2</sup>, qui comprend sur Lancy, outre la Route du Pont-Butin, l'Avenue des Communes-Réunies et la Route de Saint-Julien. A court et moyen terme, ladite fluidification consiste à réaliser des « améliorations de capacité »<sup>3</sup> ; mesures situées également sur d'autres communes (Vernier, par exemple). Sur Lancy, la principale mesure prévue est la construction d'un nouveau tablier sous le pont de Lancy, dont l'horizon de réalisation a été annoncé pour 2030<sup>4</sup>. Mais il est évident que les aménagements sur toute la moyenne ceinture auront des répercussions assez immédiates sur notre commune. Car on sait bien que chaque augmentation de capacité routière implique toujours une augmentation de trafic, ce qui n'est pas nié par les services de l'Etat.

Non seulement il est frappant de constater que cette augmentation de capacité est en contradiction flagrante avec le Plan climat cantonal et avec l'objectif de neutralité carbone pour 2050 décrété par le Conseil d'Etat le 4 décembre 2019. Cette décision doit nous amener à baisser nos émissions de 12 tonnes de CO2 par habitant par année à une seule tonne par année ! On se doute bien que cette nécessaire rupture ne pourra pas passer par une utilisation accrue de véhicules motorisés, lesquels contribuent pour une part importante au total de nos émissions.

Mais cette augmentation de capacité va surtout encore plus lourdement impacter les habitant-e-s de notre commune, qui subissent déjà les nuisances de plusieurs routes à fort trafic. En effet, beaucoup de façades subissent des niveaux de bruit au-delà des valeurs limites définies par l'ordonnance fédérale de la protection contre le bruit, notamment à la hauteur de la Passerelle de Pré-Monnard et le long de l'Avenue des Communes-Réunies.

---

<sup>1</sup> Chiffres du Plan directeur communal (en cours d'élaboration)

<sup>2</sup> Communiqué de presse du Département des infrastructures, Un programme ambitieux pour accélérer la mise en œuvre de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE), 4 février 2021  
<https://www.ge.ch/document/programme-ambitieux-accelerer-mise-oeuvre-loi-mobilite-coherente-equilibree-lmce>

<sup>3</sup> Catalogue de mesures 2021-2023

<sup>4</sup> Voir communiqué de presse du Conseil d'Etat du 11 novembre 2020 <https://www.ge.ch/document/point-presse-du-conseil-etat-du-11-novembre-2020>

De plus, la perspective d'une augmentation de trafic sur cet axe est contradictoire à la politique de construction de logements le long de cet axe de la moyenne ceinture : des programmes de logements, comme ceux prévus par le PLQ Ancien-Puits ou à la place de l'immeuble Lombard-Odier aux Esserts, s'ajouteront à ceux en cours de réalisation ou fraîchement terminés, comme le long de l'Avenue des Communes-Réunies ou le récent immeuble de la SGIPA à Pré-Monnard, parmi d'autres exemples. Ces nouvelles habitantes et nouveaux habitants ont aussi le droit à un environnement sonore et atmosphérique qui ne soit pas trop dégradé !

Par ces motifs, le Conseil municipal invite le Conseil administratif à interpellier les autorités cantonales pour leur demander de :

1. entreprendre dans l'immédiat des mesures adaptées à même de réduire le bruit routier (murs anti-bruit, etc.) pour faire respecter les valeurs légales d'immission et envisager davantage de franchissements de mobilité douce (passerelles, par ex.) de la moyenne ceinture, pour atténuer son effet de coupure ;
2. ne pas considérer les communes suburbaines comme des déversoirs du trafic du canton et renoncer aux aménagements qui augmentent la capacité routière de la moyenne ceinture ;
3. prévoir des aménagements qui sont à même de réduire le trafic de transit non seulement au travers de la commune mais aussi sur la moyenne ceinture pour améliorer la qualité de vie des riverain-es de cet axe plutôt que de la diminuer ;
4. planifier des infrastructures propres à favoriser les transports publics et la mobilité douce sur ces axes, plutôt que d'augmenter les voies de circulation pour le transport individuel motorisé ;
5. si la construction d'un tablier inférieur sous le Pont de Lancy s'avérait réellement nécessaire,
  - a. conditionner cet aménagement à une requalification complète des espaces publics en surface, au croisement de la route du Grand-Lancy, autour de l'église et de la place du Premier-Août, en vue d'une priorisation de la mobilité douce et des piétons en particulier.
  - b. S'assurer que le tablier inférieur soit totalement fermé et insonorisé pour éviter toute nuisance pour les riverain-es
6. S'assurer de la prise en compte des objectifs liés aux plans climat cantonal et communal.

---

**Conseil municipal du 25 mars 2021**

**Résolution renvoyée à la Commission de l'aménagement du territoire, ouverte à l'ensemble du Conseil municipal, par 31 oui, 4 non, 0 abstention**

**Conseil municipal du 25 novembre 2021**