

**Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 16 octobre 2019 en vue de l'ouverture de deux crédits d'un montant total de 560 000 francs, destinés aux études d'une nouvelle contre-route (U-Turn) d'accès à l'avenue de l'Ain depuis l'avenue d'Aire, au traitement des interfaces entre les nouveaux quartiers, et à l'assainissement des eaux, à savoir:**

- **Délibération I: 425 000 francs destinés à l'étude d'aménagement d'une nouvelle contre-route (U-Turn) ainsi qu'au traitement des interfaces entre les nouveaux quartiers du secteur T du PDQ Concorde, et du PLQ Michée-Chauderon;**
- **Délibération II: 135 000 francs destinés à l'étude de la mise en séparatif du réseau secondaire d'assainissement des eaux sur les avenues d'Aire et de la Concorde, pour les nouveaux quartiers du secteur T du PDQ Concorde, et du PLQ Michée-Chauderon.**

**Rapport de M. Pierre-Yves Bosshard.**

Cette proposition a été renvoyée à la commission de l'aménagement et de l'environnement lors de la séance de notre Conseil du 13 novembre 2019, sous l'ancienne législature. La commission a traité de cet objet lors de ses séances des 7 et 28 janvier et 18 et 25 février 2020, sous la présidence de M. Eric Bertinat, puis les 22 septembre et 3 novembre 2020 et 23 février et 23 mars 2021, sous la présidence de M. Pierre de Boccard. Les notes de séances, claires et précises, ont été prises par M. Christophe Vuilleumier, que le rapporteur remercie ici officiellement et chaleureusement.

*PROJET DE DÉLIBÉRATION I*

*(Aménagement d'une nouvelle contre-route (U-Turn) et traitement des interfaces entre les nouveaux quartiers du secteur T du PDQ Concorde, et du PLQ Michée-Chauderon)*

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, alinéa 1, lettres e) et m), de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984;

vu les articles 22 et suivants de la loi sur les routes du 28 avril 1967;

sur proposition du Conseil administratif,

*décide:*

*Article premier.* – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 425 000 francs, destiné à l'étude d'aménagement d'une nouvelle contre-route (U-Turn) d'accès à l'avenue de l'Ain depuis l'avenue d'Aire ainsi qu'au traitement des interfaces entre les nouveaux quartiers du secteur T du PDQ Concorde, et du PLQ Michée-Chauderon.

*Art. 2.* – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 425 000 francs.

*Art. 3.* – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif. Si l'étude est suivie d'une réalisation, la dépense ajoutée à celle de la réalisation sera amortie sur la durée d'amortissement de la réalisation. Sinon l'étude sera amortie en une annuité.

*Art. 4.* – Le Conseil administratif est autorisé à épurer, radier, modifier ou constituer toute servitude à charge et/ou au profit des parcelles faisant partie du périmètre concerné, nécessaire à l'aménagement projeté.

### *PROJET DE DÉLIBÉRATION II*

*(Mise en séparatif du réseau secondaire d'assainissement des eaux sur les avenues d'Aire et de la Concorde, pour les nouveaux quartiers du secteur T du PDQ Concorde, et du PLQ Michée-Chauderon)*

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, alinéa 1, lettres e) et m), de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984;

vu les articles 58 et 84 de la loi sur les eaux L 2 05 du 5 juillet 1961;

sur proposition du Conseil administratif,

*décide:*

*Article premier.* – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 135 000 francs, destiné à l'étude de mise en séparatif du réseau secondaire d'assainissement des eaux sur les avenues d'Aire et de la Concorde, pour les nouveaux quartiers du secteur T du PDQ Concorde, et du PLQ Michée-Chauderon.

*Art. 2.* – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 135 000 francs.

*Art. 3.* – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif. Si l'étude est suivie d'une réalisation, la dépense ajoutée à celle de la réalisation sera amortie sur la durée d'amortissement de la réalisation. Sinon l'étude sera amortie en une annuité.

*Art. 4.* – Le Conseil administratif est autorisé à épurer, radier, modifier ou constituer toute servitude à charge et/ou au profit des parcelles faisant partie du périmètre concerné, nécessaire à la réalisation projetée.

## **Préambule**

A l'époque de sa réalisation, le quartier de la Concorde occupait une situation en périphérie de la ville. On y réalisa, dans le début des années 1920, deux cités ouvrières, destinées à rapprocher leurs habitants de la campagne tout en n'étant pas trop éloignées du site industriel des Charmilles. On y avait placé, quelques années auparavant, un cimetière traditionnellement éloigné des lieux d'habitation. Un siècle plus tard, force est de constater que le quartier fait désormais partie intégrante de la ville-centre.

Comme l'exprime le plan directeur de quartier (PDQ), le secteur de la Concorde constitue un périmètre qui se prête idéalement à un processus de renouvellement urbain. Il présente de nombreuses opportunités – décrites dans la proposition du Conseil administratif à notre Conseil à l'appui d'une résolution approuvant le PDQ Concorde, du 13 mars 2013 (PR-1018) –, mais il souffre également de certains handicaps connus de longue date.

Le Conseil administratif relevait qu'un de ces handicaps était que le site restait enclavé par des axes forts de circulation et la voie ferrée, ce qui constituait une contrainte importante pour la continuité entre les quartiers. Un des objectifs du PDQ, au chapitre de la mobilité, est de supprimer le trafic de transit à l'intérieur du quartier. Parmi les mesures envisagées pour mettre en œuvre cet objectif figurait déjà la suppression du «rond-point habité» en créant un U-Turn sur l'avenue d'Aire et une nouvelle bretelle d'accès à l'avenue de l'Ain.

Cette situation particulière explique les longs débats en commission, ses hésitations sur l'option choisie, d'autant que le PDQ Concorde n'incluait pas le périmètre du plan localisé de quartier (PLQ) Michée-Chauderon, actuellement en cours de réalisation.

## Séance du 7 janvier 2020

*Audition du conseiller administratif Rémy Pagani, en charge du département des constructions et de l'aménagement, sous l'ancienne législature, puis de la conseillère administrative Frédérique Perler, en charge du département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité, et de leurs collaborateurs, M. Olivier Morand, chef du Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité, M. Bernard Widmer, ingénieur en transports, M<sup>me</sup> Isabelle Charollais, codirectrice du département des constructions et de l'aménagement, M. Benoît Bouthinon, adjoint de direction du Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité et M. Gilles Doesseger, adjoint de direction au Service de l'urbanisme*

Le conseiller administratif Rémy Pagani a rappelé qu'il s'agissait d'un projet au long cours, mentionnant que ce carrefour tournait autour de villas. Ce projet propose une contre-route qui devrait dégager un espace et permettre de diminuer les nuisances. Il a précisé que la Ville possédait un petit chemin, ce qui lui donne des droits à bâtir et donc une participation aux immeubles qui viendront prendre place le long de cette contre-route.

M. Widmer a alors expliqué alors que le PDQ Concorde était un secteur en mutation, en partie sur la ville de Genève et sur la ville de Vernier, la plus grosse partie des projets de construction étant situés sur cette dernière. L'objectif du projet présenté est de favoriser les transports en commun et de limiter le trafic de transit tout en permettant la réalisation du nouveau quartier. Le quartier propose de nombreuses typologies et accueillera un nombre substantiellement plus important d'habitants, à proximité d'une concentration de transports en commun. Un centre culturel formera la centralité de ce quartier, avec une série d'aménagements nécessitant une réorganisation du réseau routier. Il a expliqué que de nouvelles fonctionnalités étaient nécessaires pour pacifier les rues avec de nouveaux lieux de vie. Il a indiqué que le secteur D du PDQ était déjà réalisé, alors que les secteurs A, C et L sont en cours de réalisation. Le secteur T dépend à présent du projet présenté. Il a ensuite fait observer qu'il était nécessaire de connecter l'avenue d'Aire avec l'avenue de l'Ain dont les dénivelés diffèrent en raison du viaduc.

Il a exposé la situation morphologique des voies de circulation existantes en déclarant que le trafic de transit percolait inévitablement à l'intérieur du quartier. L'idée est donc de créer une bretelle et un U-Turn permettant de rentrer sur l'avenue d'Aire en direction du Lignon. Il a mentionné que la rue Camille-Martin pourrait être fermée, avec une désactivation de l'avenue de la Concorde et la création d'un accès au quartier par Jean-Simonet et d'une zone de rencontre.

Il a indiqué que de nouvelles traversées piétonnes étaient donc envisageables afin de faciliter les échanges entre la Concorde et Michée-Chauderon, mentionnant qu'une arborisation serait possible. Pour pouvoir commencer à réaliser le

secteur T, le U-Turn doit être terminé. Une partie de la chaussée doit faire l'objet d'un nouvel enrobé alors que pour d'autres secteurs un aménagement complet est nécessaire, sans compter que des remises en état sont également pertinentes. Il ajoute qu'un aménagement de transition avec le secteur T sera également réalisé.

Le budget d'étude se monte à 425 000 francs, plus 135 000 francs pour l'étude portant sur les collecteurs.

En réponse à une question du président, M. Widmer indique que les eaux usées sur Henri-Golay ne seront pas refaites.

En réponse à une question d'une commissaire, M. Widmer indique que la ligne de bus qui remonte sur le Lignon depuis l'avenue de l'Ain est la ligne 23.

M. Widmer, en réponse à une question, expose que le carrefour Henri-Golay-avenue de Châtelaine ne sera pas modifié.

Une autre commissaire rappelle que la commission s'était inquiétée du bruit dans le cadre du PLQ Michée-Chauderon et demande ce qui sera fait à l'égard des nuisances pour le secteur T.

M. Widmer répond que le retrait des bâtiments est conséquent, soit 25 m depuis l'axe de la route. Il ajoute que l'augmentation des charges de trafic sur l'avenue de l'Ain est quant à elle minimale.

La même commissaire observe qu'il y a de nombreuses fondations dans ce secteur et demande combien d'habitants supplémentaires sont prévus dans ce secteur et plus particulièrement dans le secteur T.

M. Pagani répond qu'à l'origine c'était 3000 logements de plus qui étaient prévus, mais que ce quota a été réduit à 600.

M. Pagani confirme à cette commissaire que le secteur T sera occupé par des fondations.

M. Widmer confirme au président que toutes les villas seront détruites.

En réponse à une question d'une commissaire, M. Widmer indique qu'actuellement la rue Camille-Martin est une zone de rencontre, mais qu'il y a été constaté des vitesses trop élevées avec du trafic de transit. L'idée est donc de couper la route sur 30 à 40 m, tout en garantissant les accès.

Le président déclare que ce quartier est en train d'exploser en termes de population et il mentionne qu'il sera donc encore plus difficile d'y circuler.

En réponse à une question d'une commissaire, M. Pagani indique que le potentiel est de 600 logements dans ce périmètre et relève que densifier plus encore ce secteur ne serait pas viable.

A une commissaire qui demande si une option de giratoire a été envisagée plutôt qu'un U-Turn, M. Pagani répond que les spécialistes ont indiqué que l'option retenue était la meilleure.

M. Widmer ajoute que l'option d'un giratoire, voire d'un double-giratoire, a été étudiée suite aux diverses sollicitations, mais l'emprise d'une infrastructure de ce type est beaucoup trop importante. Il ajoute qu'un giratoire ne permet pas en outre de réguler les flux, le trafic dominant gênant les flux sur les petites rues.

En complément de réponse à la même commissaire, M. Widmer fait observer que les charges de trafic ne sont pas du tout similaires sur les différents axes.

En réponse à un commissaire qui remarque que quatre voies débouchent sur une seule voie, M. Widmer répond qu'il faut distinguer les voies et les présélections. Il n'y a qu'une voiture par sens en continu sur toute la longueur. L'idée n'est pas de créer une autoroute urbaine.

Un commissaire rappelle que la problématique du bruit était importante dans le cadre du PLQ Michée-Chauderon et observe que cette situation sera encore amplifiée.

En réponse, M. Widmer indique qu'il est question d'ajouter 2000 à 3000 voitures par jour, soit 10% d'augmentation, ce qui sera négligeable compte tenu du nouveau revêtement posé.

Le même commissaire mentionne que les relevés de bruit n'étaient pas négligeables.

Le président demande si le bruit a été mesuré dans ce dossier.

M. Widmer répond que l'augmentation de 10% du trafic impliquera moins d'un décibel de différence et répète que les façades seront en retrait.

Le même commissaire demande si l'hypothèse de faire passer la contre-route sur la bretelle rejoignant l'avenue de l'Ain a été étudiée.

M. Widmer répond qu'il n'est pas possible d'augmenter les réservations d'espace puisque cela ne permettrait plus de construire un bâtiment.

M. Pagani ajoute que l'idée est également de créer un espace public.

En réponse à une question d'une commissaire, M. Widmer indique que la vitesse est de 50 km/h sur les deux avenues (Aïre et Ain), mais le président signale que la vitesse a été remise à 60 km/h sur l'avenue de l'Ain.

M. Widmer indique à la même commissaire qu'il n'est pas envisageable d'aménager l'entrée sur l'avenue de l'Ain (boucle qui existe côté Vernier pour se diriger vers Lancy) pour la rendre bidirectionnelle.

En réponse à une question de la commissaire, M. Widmer expose qu'un second passage piéton sera ajouté, le passage existant étant décalé après le U-Turn.

M. Widmer mentionne, en réponse à une question de la commissaire, que les bus ne seront pas en site propre, sauf à l'entrée de la ville.

M. Widmer confirme à un commissaire que les limites entre les domaines privé et public seront modifiées, mais que pour préparer la mutation il faut connaître exactement ces limites.

M. Pagani indique que des espaces sont nécessaires pour créer les trottoirs, ce qui implique de modifier les limites avant de réaliser le PLQ.

A une question du même commissaire sur les expropriations nécessaires, M. Morand explique que les fondations sont d'accord.

M. Pagani ajoute que toutes les parcelles appartiennent à l'Etat de Genève.

M. Widmer indique, en réponse à une question d'un commissaire, que la fluidité du trafic sera péjorée, mais qu'il est nécessaire de donner la priorité aux habitants.

En réponse à une interrogation du président, M. Pagani expose que le PDQ vise à faire de cette zone un vrai quartier. Il ajoute avoir défendu ce projet devant les habitants et pense qu'il faudrait encore dix ans pour créer une vraie centralité. Il rappelle que le Conseil municipal a voté le réaménagement de la ferme Menut-Pellet à cette même fin.

### **Séance du 28 janvier 2020**

*Audition de MM. Daniel Dind, représentant de l'Association Forum démocratie participative (Forum 1203), et Jonathan Lupianez, coordinateur de l'association*

M. Dind explique que le U-Turn, qui a fait l'objet de nombreuses discussions au sein du quartier, est inclus dans le PDQ Concorde, en vue de favoriser la mobilité douce et de modérer le trafic au sein du quartier. Il implique un changement majeur: la suppression du giratoire situé à l'entrée de l'avenue Henri-Golay, à proximité de la villa Concorde, et la fermeture au trafic de l'avenue de la Concorde. Les véhicules en provenance du pont Butin souhaitant aller en direction du Lignon devront ainsi tourner à droite, avant le viaduc, et prendre la bretelle de l'avenue d'Aïre; à la hauteur de Michée-Chauderon, ils opéreront un tourner sur route (U-Turn) pour parvenir sur le viaduc. D'autre part, les véhicules venant de la ville sur l'avenue d'Aïre et qui voudraient aller sur l'avenue de l'Ain, en direction de Balxert, ne pourront donc plus transiter par l'avenue de la Concorde. Ils devront prendre une bretelle, laquelle va être construite simultanément au U-Turn, en direction de l'avenue de l'Ain, parallèlement au viaduc.

Cette nouvelle voie longera côté sud le secteur T prévu dans le PDQ Concorde. Ce secteur va faire l'objet d'un concours d'architecture dans les prochains mois.

Pour les habitants de la Concorde, ce U-Turn est une très bonne chose en vue de pacifier le trafic à l'intérieur du quartier et de favoriser la mobilité douce mais il a été conçu malheureusement sans vision globale par rapport à l'ensemble du périmètre Michée-Chauderon et Concorde, sans aucune coordination avec le PLQ Michée-Chauderon, lequel a fait l'objet d'une concertation avec les propriétaires et a été adopté par le Conseil d'Etat il y a deux ans. Le quartier Michée-Chauderon, déjà fortement exposé aujourd'hui aux nuisances sonores et aux problèmes de sécurité routière, le sera encore plus avec la modification et la densification du trafic provoquées par le U-Turn, alors même qu'il est prévu d'y construire 330 logements dans les années à venir. Ce U-Turn, en allégeant le trafic au sein de la Concorde, va en fait déplacer le problème du côté Jardins du Rhône et Michée-Chauderon, sans aucunement agir sur la densification de la circulation. Il va en plus fortement compliquer l'accès aux quartiers cités avant, du côté Rhône de l'avenue d'Aire. Enfin, il y a fort à parier que cette modification majeure du trafic sur les hauts de l'avenue d'Aire entraînera d'autres nuisances et complications en termes de feux, de traversée de l'avenue d'Aire pour les piétons, de circulation pour les vélos...

Suite aux préoccupations exprimées par les riverains dans le cadre d'un débat public sur la mobilité organisé par le Forum 1203, une rencontre a eu lieu sur place avec MM. Pagni et Barthassat, en juin 2018, sur les conséquences qui découleront de la construction du U-Turn. Ont été notamment passés en revue les problèmes suivants: la traversée de l'avenue d'Aire à la hauteur du carrefour du chemin des Sports et à proximité du U-Turn, tant pour les piétons que pour les cyclistes, sachant que les écoles et les magasins se situent du côté Concorde; possibilité, en lieu et place du U-Turn, de prévoir un giratoire à la hauteur du carrefour du chemin des Sports... En résumé, la question de la mobilité douce dans le périmètre est loin d'être résolue. C'est d'ailleurs déjà ce qui est constaté dans le quartier de la Concorde avec l'exemple de la rue Camille-Martin destinée à être fermée au trafic; les habitants réclament de longue date sa fermeture effective... ce qui n'est pas encore le cas, alors que cette voie est traversée par de nombreux élèves fréquentant l'école des Ouches.

Une commissaire pense également que le giratoire au niveau du chemin des Sports serait la meilleure option. Elle rappelle que la commission va devoir voter sur un crédit d'étude ou sur des travaux et que les membres peuvent voter non, s'ils disent que la solution souhaitable est différente. Ils auraient donc besoin d'obtenir plus d'informations sur une solution possible.

M. Dind répond que le principe d'évitement du trafic dans le quartier de la Concorde est admis par tout le monde, et que le giratoire cité avant, en tant

qu’alternative au U-Turn, a été proposé par les habitants. A leur regret, les urbanistes, tant de la Ville que de l’Etat, ont répondu fermement qu’un tel giratoire, aux dimensions imposantes, ne saurait être conçu en milieu urbain. Les auditionnés demandent qu’il y ait une réflexion plus poussée à propos des divers modes de circulation et de déambulation sur les hauts de l’avenue d’Aire, tout particulièrement de sa traversée, pour les piétons et les cyclistes.

M. Lupianez ajoute que la suppression du giratoire à l’entrée de l’avenue Henri-Golay (devant la ferme Menut-Pellet) est la pierre angulaire de ce projet de U-Turn, permettant ainsi la fermeture de la rue de la Concorde. Pour les habitants, la densification du trafic est un problème majeur alors même qu’ils souhaitent plus d’espaces publics. La réponse donnée à ce jour c’est que les nouveaux outils technologiques permettent de faciliter la traversée piétonne. Un suivi effectué avec les habitants pour expliquer le processus serait intéressant à envisager. La question du bruit a également été soulevée, avec ces logements à proximité des axes routiers. Enfin, les habitants sont préoccupés par l’accès en transports publics aux futurs grands quartiers depuis l’avenue d’Aire.

M. Dind ajoute que l’avenue d’Aire, dont le trafic va en se densifiant, isole de l’ensemble du 1203 les nouveaux groupes d’immeubles qui se multiplient côté Rhône, des Eidguenots à Michée-Chauderon en passant par les Jardins du Rhône.

Un commissaire revient sur le sujet de la densification du trafic. Le U-Turn serait présenté comme une possibilité de diminuer la circulation; pourtant, concernant la rue Camille-Martin qu’ils ont mentionnée, des bacs qui devaient modérer la circulation sont poussés sur la place où circulent les piétons, gênant ces derniers mais pas les voitures. Il observe que la modération du trafic est un argument, mais que si les mesures de modération sont laxistes il y a alors un problème de cohérence.

M. Dind répète que la mobilité est en effet un réel problème dans ce périmètre. Or, dès que les actuels chantiers côté nord de la Concorde seront achevés, ce sont ceux du secteur T qui vont s’ouvrir, ainsi que ceux du U-Turn et de la fermeture du rond-point vers la villa Concorde. Ce seront des chantiers majeurs, sans compter ceux qui démareront du côté Michée-Chauderon dans quelque trois ou quatre ans. Ces chantiers auront cependant au moins un mérite, celui de freiner temporairement le trafic.

Le même commissaire pense qu’il est inadmissible que les habitants doivent slalomer entre les bacs alors que le trafic reste inchangé.

M. Dind précise que les habitants ne sont pas restés inactifs; ils ont déposé une pétition devant la commission des pétitions, il y a plus d’un an, et ont d’ailleurs été auditionnés; ils ont également mené des actions publiques auxquelles les médias ont fait écho.

M. Lupianez rappelle que la rue Camille-Martin est une rue qui devra être fermée à la circulation à la fin de la réalisation du PDQ. Il rappelle également que les habitants se sont positionnés pour qu'elle soit fermée de façon anticipée, car elle est située à proximité d'une école. Le sens de circulation est dans le sens de la pente, les voitures roulent donc plus vite, à proximité de l'école. Une étude a été menée par l'Etat pour faire une réflexion générale pour une partie de la mobilité des espaces publics; dans ce cadre-là, le Forum a piloté une enquête sur Camille-Martin, dans le cadre d'une réflexion plus générale sur la mobilité et les espaces publics. Le champ d'études sur cette zone a permis de donner plus d'éléments aux urbanistes concernant ces difficultés.

M. Dind dit qu'il manque une vision d'ensemble, il faudrait envisager la traversée de l'avenue d'Aire, avec des feux courts, afin que les piétons ne patientent pas trop longtemps pour traverser la route.

Le président observe que la surdensification du quartier est problématique, et que les routes où les gens peuvent passer sont trop étroites. Alors qu'il y aura 2000 personnes de plus qui sont attendues avec leurs voitures, les solutions sont difficiles à envisager. Il faut savoir combien de voitures sont prévues dans le U-Turn.

En réponse une question d'une commissaire, M. Dind expose qu'il y avait eu un recours de la coopérative d'habitation Les Falaises, riveraine de l'avenue de l'Ain, sur les mesures d'allègement envisagées par les services cantonaux compétents incapables, de fait, de résoudre le lancinant problème du bruit routier sur cette artère, les nuisances sonores atteignant jusqu'à 75 décibels. Le Tribunal administratif a demandé que soit expérimentée la vitesse à 50 km/h sur cette artère afin de baisser le bruit routier. Les tests ont été menés pendant environ un an et ont pris fin en mai 2019. Les services concernés du Département des infrastructures ont conclu abruptement que l'abaissement de la vitesse n'avait pas d'effet sur le bruit... Cela a été une grande déception du côté des habitants riverains, car eux, durant les tests, ont bel et bien ressenti un certain apaisement du bruit. Selon lui, Genève serait en retard par rapport à d'autres villes telles que Lausanne dans la lutte à mener contre le bruit routier; cette dernière a instauré le 30 km/h en période nocturne sur certaines rues. M. Dind ose espérer que l'on n'en restera pas à ce constat d'échec, sachant que les conseillers administratifs concernés de la Ville de Genève, respectivement de la Ville de Vernier, ont demandé l'expérimentation des 30 km/h sur l'avenue de l'Ain, mais également sur d'autres rues, entre 23 h et 6 h du matin. A ce stade, le conseiller d'Etat Dal Busco leur a répondu malheureusement par la négative.

M. Dind aborde une autre question concernant l'apaisement du trafic au sein de la Concorde, celle des parkings mutualisés prévus dans le PDQ: un sera situé à l'angle chemin des Sports-rue de la Concorde, un autre à Jean-Simonet et un troisième au chemin des Sports, à la hauteur des Ouches. Le but est que les habi-

tants s’y parquent et rejoignent au maximum leur domicile en mobilité douce. De plus, l’avenue Henri-Golay devrait être destinée au trafic des seuls habitants et non plus au transit.

M. Lupianez complète concernant l’avenue Henri-Golay qui devrait changer d’affectation: étant actuellement une artère primaire, cette avenue devrait devenir un axe se terminant en impasse, reliant les différents immeubles du quartier, pour lui donner vie.

Une commissaire comprend qu’ils ne souhaitent pas le U-Turn même si le projet est inéluctable, et demande pourquoi ne pas envisager de mettre un feu sur l’avenue de l’Ain, qui permettrait de tourner à gauche, de traverser la chaussée de l’avenue de l’Ain. Même si les feux coupaient le trafic de l’avenue de l’Ain, ils permettraient de freiner le trafic et d’éviter des travaux. Elle ajoute que cela inciterait les gens à prendre l’autoroute de contournement.

M. Lupianez dit que l’avenue de l’Ain, axe primaire cantonal, est considérée comme une semi-autoroute de contournement. M. Dind ajoute que le problème, la nuit, ce sont les motos, véhicules émettant des nuisances majeures.

Une commissaire juge qu’étant donné la difficulté pour traverser ces routes, la séparation du quartier en deux parties sur une longue distance avec un feu reste compliquée, parce qu’il est ou trop long pour les voitures ou bien pas assez long pour les personnes à mobilité réduite. Il faudrait être plus ambitieux, envisager un pont ou une passerelle (bien que ça ne conviendrait pas pour des personnes en fauteuil). Néanmoins, cela éviterait que les circulations se croisent (diminuant les risques) et faciliterait le lien entre ces deux quartiers.

M. Dind trouve l’idée intéressante aussi bien pour les piétons que pour les vélos. En outre, il s’agirait de pousser plus loin l’idée d’un passage en surface, sous le viaduc, en face de l’entrée ouest du chemin Michée-Chauderon (proche de l’avenue de l’Ain), à côté de l’emplacement prévu pour la Voirie sous ledit viaduc. A propos de passerelle, il précise qu’il en est prévu une sur l’avenue de l’Ain, pour relier les Libellules et la Concorde au niveau de la rue Jean-Simonet. C’est Vernier qui est en charge du projet. Une passerelle en amont du chemin des Sports en ville de Genève n’est donc pas une mauvaise idée.

En réponse à une question d’une commissaire sur les mesures envisagées par rapport au bruit dans les futurs quartiers, M. Dind indique que suite à l’échec des 50 km/h la situation est actuellement bloquée. L’avenue de l’Ain étant une voie cantonale primaire, l’Etat entend y maintenir la vitesse à 60 km/h. Il y a donc peu de perspectives. Dans l’immédiat, le revêtement phonoabsorbant, réclamé par les riverains depuis des années, serait une première mesure. Sinon, des buttes ou des murs anti-bruit sont prévues dans les projets immobiliers mais l’Etat se décharge sur les propriétaires, car ces dispositifs sont à la charge de ces derniers.

C'est ainsi, par exemple, qu'il est prévu un tel dispositif pour la future maison de quartier de la Concorde, la ferme Menut-Pellet. La Ville en est propriétaire, c'est elle qui paye.

En réponse à une question d'un commissaire, M. Dind confirme que c'est bien le souhait du Forum d'être un acteur assurant l'interface entre les habitants et les décideurs, entre les habitants, les problèmes et souhaits qu'ils expriment et les autorités et les projets qu'elles envisagent, en vue de faciliter les convergences. Il pense que l'étude qui sera votée permettra de bien visualiser les mesures qui pourraient être prises, notamment en ce qui concerne la traversée de l'avenue d'Aire, celles en faveur des piétons et des vélos. Cela pourra alimenter des étapes du concours d'architecture du secteur T qui démarrera cet été.

En réponse à une question d'une commissaire sur la possibilité de donner la priorité aux piétons et aux vélos, M. Dind réitère ses doutes et critiques à ce propos en prenant l'exemple de la piste cyclable, le long de l'avenue d'Aire. Cette piste, dans les deux sens, débouche sur la zone de rencontre aménagée devant la cité des Jardins du Rhône; puisqu'il s'agit d'une zone de rencontre, la piste cyclable n'y est plus tracée, ni visible. Mais cet endroit n'a rien d'une véritable zone de rencontre. C'est encore la voiture qui y fait la loi... et les cyclistes sont réellement mis en danger et trop souvent contraints de slalomer entre les voitures abusivement parkées sur la zone. L'Office cantonal des transports a répondu par la négative aux demandes de sécurisation pour les vélos que le Forum avait relayées.

Un commissaire suggère que la circulation soit ralentie avec un 30 km/h. Son idée est que lorsque l'on monte du pont Butin l'on puisse tourner avant le viaduc à droite, en enlevant les feux et en aménageant un giratoire à la hauteur du chemin des Sports. Il est nécessaire de desservir jusqu'au Lignon. Il rappelle que les protections anti-bruit doivent être prises en compte, même s'il faut voir comment va évoluer cet endroit. Il ajoute que la montée d'Aire se déroule bien.

M. Dind revient encore une fois sur le fameux giratoire, celui proposé en face des Jardins du Rhône: selon les experts, il pourrait provoquer des embouteillages; de plus, il a été contesté au niveau de son envergure et il empiéterait sur la zone piétonne des deux côtés de l'avenue. En définitive, la même question tourne en boucle: comment faire en sorte que l'apaisement du trafic à la Concorde ne repousse pas le problème dans le quartier voisin? Selon lui, c'est malheureusement le cas du U-Turn, malgré toutes les assurances données par les spécialistes et urbanistes.

En réponse à une question d'un commissaire, M. Dind rappelle qu'une idée de couvrir l'avenue de l'Ain avait bel et bien été lancée, mais que cette idée a été vite balayée, car trop onéreuse. Il n'en reste pas moins que cette avenue reste en elle-même une aberration des années 60-70, de l'époque du «tout à la voiture».

## Séance du 18 février 2020

Un commissaire expose avoir réétudié le projet pendant les vacances et repensé au problème soulevé à propos du PLQ Michée-Chauderon. La Ville avait demandé que la façade qui donne sur l'avenue de l'Ain soit occupée par des artisans et des petits commerces plutôt que des appartements, ce qui a été refusé par le Canton. Les valeurs maximales en termes de décibels sont dépassées, ce qui a fait l'objet d'une décision de justice qui a obligé le Canton à faire en sorte que l'on ne considère pas ces dépassements comme allant de soi. Le résultat est qu'en diminuant la vitesse des véhicules le bruit reste constant ou augmente à Genève. La vitesse maximale a donc été rétablie. Le problème posé par le U-Turn, outre la façade avenue de l'Ain, est que la façade qui donne sur l'avenue d'Aire est proche du raccordement et subira une augmentation de la circulation et donc du bruit. Dans cette proposition de U-Turn, il n'a pas vu de prise en compte de la problématique du bruit. Il trouve que les difficultés des habitants de ce PLQ sont transformées en litière. Aucune autre solution n'a été présentée aux commissaires. Les problèmes engendrés par la solution proposée sont importants et non pris en compte pour les futurs habitants de ce quartier. Pour cette raison il lui semble qu'un U-Turn pourrait plutôt être aménagé au sommet de l'avenue de l'Ain. Toutes ces questions font que ce projet ne semble pas abouti aux yeux de son parti.

Une commissaire rebondit sur ces propos et affirme que son parti ne votera pas. Le projet de U-Turn a été présenté comme lié au PDQ Concorde pour fermer cet accès et pacifier le quartier. Or des alternatives plus simples existent. Le projet peut donc être refusé sans faire tomber le PDQ Concorde.

Une commissaire recommande d'étudier la possibilité d'une passerelle pour faciliter la traversée des piétons.

Un commissaire soutient cette recommandation. Son parti soutient aussi le U-Turn car il est nécessaire pour créer la moyenne ceinture censée pacifier certains quartiers.

Un commissaire, au nom de son groupe, souhaite faire revenir les personnes qui leur ont déjà présenté le projet pour leur demander quelles autres alternatives ils ont explorées et vérifiées afin d'avoir des compléments de réponse avant le vote. Il trouve pertinente la réflexion du commissaire intervenu en premier, mais les professionnels venus exposer leurs projets sont censés avoir réfléchi aux options possibles. Ainsi, des questions pertinentes peuvent leur être posées afin d'éliminer les doutes.

Une commissaire avoue avoir été surprise par cette proposition du Conseil administratif qui lui semblait absurde. Pour elle, un giratoire à la hauteur du chemin des Sports aurait suffi. Les autorités préfèrent les feux pour contrôler la cir-

culatation. Elle ne croit pas que parce que l'on est fonctionnaire l'on a raison et que les titres font les compétences. Pour elle, le projet ne mérite pas d'être voté, la somme réclamée ne doit pas être dépensée comme cela. En ce qui la concerne, elle aurait voulu un projet différent; l'idée d'un des commissaires lui semble viable, mais d'autres comme un giratoire au chemin des Sports pourraient s'y substituer aussi.

Le président fait part de sa position avant de passer à un deuxième tour de parole. Il refuserait ce projet en grande partie pour les mêmes raisons que celles exposées par le commissaire intervenu en premier. Il trouve aussi aberrant de construire une nouvelle route alors qu'une route existe déjà à proximité et convient parfaitement. De plus ce rebroussement (U-Turn) lui paraît compliqué et lui semble ne pas simplifier la fluidité de la circulation. Finalement, il ajoute que toutes ces transformations vont servir à déclasser des terrains et voter un nouveau PLQ pour construire des immeubles qui seront enlacés par le trafic. Il fera un rapport de minorité le cas échéant. Un parc pourrait prendre place dans le secteur T au bout de ce périmètre surdensifié.

Le commissaire aimerait qu'on lui présente contextuellement pourquoi le U-Turn est indispensable et pourquoi le fait de laisser la circulation se poursuivre jusqu'au bout de la route de l'Ain n'est pas possible. Ces explications n'ont pas été données mais mériteraient d'être prises en compte au vu du désagrément supplémentaire que les habitants du PLQ Michée-Chauderon subiront.

Un commissaire a l'impression que les commissaires oublient que la pacification de certains quartiers réalisée en évitant qu'ils soient traversés par des grands axes se fait en reportant la circulation sur d'autres grands axes périphériques qui se voient densifiés. Le problème des feux a déjà été abordé lorsque des feux ont été placés pour remplacer un giratoire jugé trop dangereux. Ces solutions mènent à une ville de plus en plus polluée où des gens vivent le long de ces grands axes. La solution à la pollution serait d'avoir moins de circulation, des véhicules moins polluants, moins bruyants, etc. Mais pour le moment, en pacifiant des zones tranquilles la circulation est reportée sur des axes déjà denses. Le projet de U-Turn fait partie de cette problématique et vise à éviter de manière simple que des véhicules fassent un kilomètre de trop. Il serait donc pour voter l'audition proposée.

Une commissaire rappelle que des aménagements avec des giratoires ont été réalisés (au croisement entre la route de Chancy et la route du Pont-Butin) et ne posent pas de problème sécuritaire excessif. En définitive, elle constate que des moyens alternatifs existent.

La commission a donc décidé de réauditionner le Conseil administratif et ses services.

## **Séance du 25 février 2020**

*Audition de M<sup>me</sup> Isabelle Charollais, codirectrice du département des constructions et de l'aménagement, M. Benoît Bouthinon, adjoint de direction du service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité et M. Gilles Doessegger, adjoint de direction au Service de l'urbanisme*

M<sup>me</sup> Charollais indique qu'en réponse aux interrogations de la commission l'objet de l'exposé des services portera sur la légitimité de ce projet, en y apportant une vision plus contextualisée. Elle évoque le PDQ.

M. Doessegger expose que ce PDQ est à cheval entre les communes de Vernier et de Genève et s'intègre dans un contexte urbain avec pour but de redistribuer les Libellules, la zone industrielle, le Lignon, Michée-Chauderon et les Eidguenots. Il ajoute que la réflexion sur le grand projet de Châtelaine a également entraîné ce PDQ, lequel a été voté le 25 juin 2013 par le Conseil municipal de la Ville de Genève et le Conseil municipal de la Ville de Vernier. Il précise que c'est le premier PDQ qui a eu un volet de concertation aussi important, ce à l'instigation du Forum 1203 et des habitants.

Il observe ensuite que ce projet qui intègre une charte paysagère est issu de cette concertation et a déterminé des secteurs, définis d'un commun accord, devant faire l'objet de concours et de développements. Il mentionne, cela étant, que tout le monde sait que les contraintes liées à la mobilité sont particulièrement importantes dans ce secteur et il indique que le PDQ a pour ambition de casser le «rond-point habité» pour pacifier le cœur du quartier.

Il déclare que ce PDQ est donc aujourd'hui adopté et il mentionne que le Canton a déjà procédé à certains aménagements avec des projets qui sont en train de se réaliser. Il remarque que le mouvement de mobilité qui a été prévu permet donc de casser la dynamique précédente du «rond-point habité».

M<sup>me</sup> Charollais déclare que le contexte n'est en effet pas favorable à la création d'habitations, mais elle mentionne que les objectifs de ce PDQ sont justement de créer un univers plus favorable.

M. Bouthinon déclare que le but de ce PDQ est d'apaiser la circulation en désactivant l'entrée-sortie du quartier. Il rappelle que c'est le mouvement sur l'avenue de la Concorde qui est brisé pour réaménager en espace vert le périmètre et en concentrant le flux des véhicules sur l'avenue d'Aire. Il rappelle alors qu'il est question de 40 000 véhicules sur l'avenue de l'Ain et de 20 000 sur l'avenue d'Aire par jour, et il mentionne que des variantes de ronds-points ont été étudiées. Mais il rappelle que de telles infrastructures consomment beaucoup d'espace public, nécessitent une régulation et ne sont pas favorables pour les TPG. Il signale par ailleurs que des espaces dévolus aux mobilités douces sont en outre gagnés avec le scénario qui a été retenu.

M. Doessegger remarque que le fait que les transports en commun doivent emprunter cette infrastructure implique que cette dernière est impressionnante.

En réponse à une question d'un commissaire, M. Bouthinon explique que la création d'une passerelle implique la consommation de beaucoup d'espace avec des rampes devant s'intégrer à la structure.

Pour répondre à une question d'un commissaire sur les nuisances sonores, M. Bouthinon indique que les immeubles du secteur T seront en retrait avec une frange végétalisée, dont l'impact visuel et psychologique est intéressant.

M. Doessegger ajoute que le respect de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) est une donnée de base du cahier des charges du concours.

M. Bouthinon mentionne encore qu'en heure de pointe, entre 17 h et 18 h, ce sont 145 véhicules qui empruntent ce lieu.

M. Bouthinon confirme au président que le bus passera par ce U-Turn.

M. Doessegger ajoute que ce projet garantit la mobilité à tous les utilisateurs.

M<sup>me</sup> Charollais remarque qu'à partir du moment où l'on change de logique et que l'on admet que des axes sont réservés à la circulation alors que les quartiers sont pacifiés, des dispositions de transition de cette envergure sont nécessaires. Elle rappelle, cela étant, qu'un tourner sur route est occasionnel et que le crédit d'étude intègre un projet paysager.

En réponse à une question d'un commissaire sur le devenir des rues Camille-Martin et Henri-Golay, M. Bouthinon informe que les études prévoient une requalification de la rue Henri-Golay en une rue-jardin avec un système de demi-tour.

Pour aller au Lignon, il faudra désormais passer par la rue Bordier.

M. Doessegger ajoute que le Forum a fait un travail d'information dans l'ensemble du quartier et tous les acteurs ont été contactés. Il ajoute que la fondation Emile Dupont ou les coopératives du côté des Ouches ont par exemple participé à la concertation.

En réponse à une interrogation d'un commissaire, M<sup>me</sup> Charollais observe que le tourner à droite actuel est autorisé pour le moment; c'est le mouvement précisément du U-Turn que le commissaire craint. Elle ajoute que les variantes ont été explorées à l'échelle plus locale et elle ne pense pas que la solution allant jusqu'au pont de l'Ecu ait été étudiée.

M. Doessegger expose alors que le carrefour en question est extrêmement chargé et problématique et pense que cette option aggraverait sans doute la situation.

M. Bouthinon précise qu'à l'heure de pointe, entre 17 h et 18 h, le mouvement de retour représente 145 véhicules, le retour envisagé sur le U-Turn se montant quant à lui à quelque 600 véhicules.

En réponse à une observation du commissaire, M<sup>me</sup> Charollais indique que l'axe route de Vernier et le Bois-des-Frères est déjà très saturé.

M. Doessegger ajoute qu'il est question de créer une plateforme de transport public en lien avec la Ville de Vernier au carrefour du pont de l'Ecu.

M<sup>me</sup> Charollais confirme en outre qu'une halte du Léman Express est également envisagée dans ce secteur.

En réponse à des interrogations de commissaires qui se demandaient s'il serait possible d'étudier les options proposées en faisant des mesures, M. Doessegger mentionne que les études ont déjà été largement réalisées.

En réponse à une question d'une commissaire, M<sup>me</sup> Charollais déclare qu'une passerelle entre les deux parties de la rue doit avoir une hauteur suffisante et pose des questions d'accessibilité. Un ascenseur ou des rampes sont donc nécessaires.

M. Doessegger ajoute que l'idée d'une passerelle avait été traitée et il mentionne que c'est le principe de multiplier les passages plutôt que créer un ouvrage très important qui a été retenu.

En réponse à une question d'une commissaire, M. Bouthinon confirme que des pistes cyclables seront aménagées dans les deux sens.

En réponse à une question du président, M. Bouthinon répond qu'il est question de 420 véhicules sur le chemin Désiré et de 600 véhicules dans les deux sens sur l'avenue de la Concorde (200 sortants et 400 entrants).

M. Doessegger, en réponse à une question d'une commissaire, mentionne qu'il sera possible d'accéder à la villa Concorde en transport individuel; il ajoute que ce secteur représentera une articulation majeure avec les Libellules grâce à un futur espace public.

En réponse à une question d'un commissaire, M. Bouthinon précise que le carrefour peut absorber une hausse de 600 véhicules.

M. Bouthinon expose que les réseaux sont sous la chaussée et que c'est la mise en séparatif qui est envisagée.

Sous la nouvelle législature, ce sont les représentants du Canton qui ont été entendus.

## **Séance du 22 septembre 2020**

*Audition de M. Thierry Messenger, directeur de l'Office cantonal des transports (OCT), de M. Florent Poulin, ingénieur (OCT) et de M<sup>me</sup> Giovanna Ronconi, cheffe de projet secteur Versoix-Nations-Châtelaine*

M. Messenger affirme que ce projet porte sur ce que certains appellent un U-Turn qui implique une reconfiguration du trafic afin de sortir le trafic de transit de ce quartier.

M<sup>me</sup> Ronconi rappelle que ce projet est inscrit dans le PDQ de la Concorde, adopté en 2013 par le Conseil municipal de la Ville de Genève et celui de la Ville de Vernier. Elle ajoute que le Conseil d'Etat a adopté ce projet dans la foulée. Elle remarque que l'idée est de créer une colonne vertébrale depuis la ferme Menut-Pellet avec une esplanade, en maintenant la cité ouvrière au centre de ce périmètre. Elle précise qu'un pôle multimodal à proximité permet également d'envisager ce projet en plus des revendications des habitants. Elle signale que la plupart des périmètres appartiennent à un seul propriétaire, la fondation Emile Dupont, en mentionnant que des projets se sont déjà réalisés et que des habitants sont arrivés sans que les aménagements des espaces publics ne soient réalisés. Elle déclare que ce projet est donc déterminant pour l'ensemble du quartier. Elle remarque qu'il est question de 30 hectares avec à terme 5000 habitants.

M. Poulin signale que le but est de rendre cet espace vivant pour les habitants.

M<sup>me</sup> Ronconi ajoute que le projet de l'avenue de l'Ain qui verra un bus en site propre est connexe à ce projet avec un projet d'arborisation. Elle indique que l'espace vert liant la villa de la Concorde à la ferme Menut-Pellet est l'unique espace public dédié prioritairement au quartier et il pourra être aménagé seulement lorsque le U-Turn aura été réalisé.

M. Poulin mentionne que l'idée est de déplacer le trafic sur l'avenue de l'Ain et l'avenue d'Aire, sur des voies du réseau primaire et secondaire. Il ajoute que le Canton accompagne ce projet avec des mesures cantonales comme le projet de bus devant passer sur l'avenue de l'Ain et sa requalification. Il observe que les financements sont en l'occurrence acquis. Il déclare encore que les deux flux de trafic sur l'avenue de la Concorde seront donc supprimés à condition qu'ils soient recréés sur le réseau structurant. Il mentionne que le projet permet une traversée en direction du Lignon et de l'avenue d'Aire tout en garantissant la fluidité des bus. Il signale que l'idée de créer un passage inférieur avec un giratoire sur l'avenue de l'Ain avait été écartée en raison des coûts, tout comme l'idée d'un giratoire à la Concorde dont l'emprise aurait été trop importante et trop onéreuse. Il ajoute que le projet de toute remettre à niveau en créant un carrefour à plusieurs voies impliquait une perte de capacité très forte, raison pour laquelle cette variante fut également abandonnée.

M<sup>me</sup> Ronconi ajoute que le viaduc venait en outre d'être financé.

M. Poulin remarque que le projet actuel est donc le plus réaliste et le plus pertinent et garantit les multiples nécessités, dont la requalification de l'espace rue avec des gains notables sur l'avenue de la Concorde.

En réponse à une question d'un commissaire, M. Messenger indique que le coût du projet n'est pas encore connu.

M. Poulin précise que la fourchette varie de 5 à 15 millions.

M<sup>me</sup> Ronconi rappelle qu'il est question de voter un crédit pour une étude d'avant-projet, dans le but d'optimiser le projet lui-même.

M. Poulin mentionne encore qu'il serait bon d'envisager le projet à l'horizon 2025.

En réponse à une question d'une commissaire, M. Poulin affirme qu'il n'y a pas d'autre alternative puisque passer par l'Ecu implique un détour de 1500 m. Il ajoute que le périmètre de l'Ecu est en outre problématique puisqu'il présente d'autres enjeux.

M. Messenger remarque que maintenir les accès au Lignon, qui est un grand quartier, depuis l'avenue d'Aire est logique, ce d'autant plus qu'il est question du réseau secondaire.

M. Poulin ajoute qu'il y a un bus, ce qui exclut la possibilité de faire un détour.

Une commissaire pense que le U-Turn engendrera des bouchons importants.

M. Poulin déclare que c'est pour éviter d'importants bouchons qu'il est prévu deux voies.

M. Messenger rappelle qu'il est question de la moyenne ceinture qui est au centre de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) qui permet de pacifier les quartiers. Il déclare qu'il est important de pouvoir accéder à la moyenne ceinture. Il mentionne que l'alternative proposée n'a pas été étudiée puisqu'elle ne semble pas possible au vu des contraintes.

M. Messenger ajoute que la proposition d'ajouter un feu reviendrait à mettre à niveau tout le carrefour; lorsqu'il s'agirait de donner le mouvement de tourner à gauche depuis le pont Butin vers le Lignon, cela nécessiterait d'arrêter tous les autres mouvements. Cela empêcherait sans doute d'écouler les charges de trafic. Il rappelle qu'un tourner à gauche est extrêmement pénalisant.

M. Messenger, en réponse à une question d'une commissaire, indique que les mesures de bruit avaient démontré que le bruit était plus élevé à 50 km/h. Il rappelle qu'une telle modification doit être motivée.

M<sup>me</sup> Ronconi déclare que l’automobiliste ne change pas de vitesse à 50 km/h et que le niveau de bruit reste le même, selon le retour du rapport qui a vérifié l’efficacité de cette mesure.

M<sup>me</sup> Ronconi confirme que la cité ouvrière sera maintenue, en mentionnant que les immeubles vétustes des années 1950 disparaîtront. Elle ajoute qu’il n’y aura plus de voitures dans l’avenue de la Concorde. Elle précise qu’une bretelle sera créée entre l’avenue de l’Ain et la rue Jean-Simonet pour accéder au quartier, permettant de diminuer le trafic de 4000 véhicules jours à 600 sur une partie de l’avenue Henri-Golay. Elle ajoute que le parking sera mutualisé pour les trois secteurs dont le centre culturel. Elle rappelle encore qu’un plan de site prévoit la préservation des maisons de la cité ouvrière.

En réponse à une question d’une commissaire, M. Poulin explique qu’il y aura des voies de bus.

Une commissaire demande si les habitants de l’avenue Golay pourront toujours accéder au parking.

M<sup>me</sup> Ronconi indique que les habitants de l’avenue Golay pourront toujours accéder au parking car un nouvel accès sera réalisé depuis l’avenue de l’Ain.

### **Séance du 3 novembre 2020**

#### *Discussion et votes*

Un commissaire des Verts déclare que son groupe soumet une alternative, soit de prendre un temps de réflexion en procédant à une phase de test avec la fermeture de l’avenue de la Concorde, excepté pour les TPG et les riverains. Il pense qu’une durée de test de un à deux mois serait judicieuse.

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois observe c’est un retour en arrière sur le projet initial, mais il ne s’oppose pas à une phase de test qui est toujours un exercice intéressant.

Un commissaire socialiste signale que son groupe est très dubitatif à l’égard de ce projet. Pour cette raison, il soutiendra la proposition du groupe des Verts.

Le président libéral-radical déclare que son groupe estime, compte tenu des travaux réalisés et de la LMCE, qu’il convient d’aller de l’avant en votant ce crédit d’étude.

Le commissaire Vert mentionne qu’un retour du terrain serait intéressant puisque cela permettrait de voir les impacts sur le croisement de l’avenue de l’Ain et de la route de Vernier. Il ajoute que cela ne signifie pas un refus de ce projet. Il observe que le Conseil administratif devrait faire cette requête au Canton si la commission l’adopte.

Un commissaire démocrate-chrétien déclare que le paquet est déjà ficelé et il mentionne que son groupe est opposé à ce test.

Une commissaire du groupe Ensemble à gauche considère que la proposition des Verts est une bonne idée.

Une commissaire de l'Union démocratique du centre déclare accepter la proposition des Verts.

Le président passe au vote de la proposition des Verts, soit de procéder à une phase de test avec la fermeture de l'avenue de la Concorde, excepté pour les TPG et les riverains.

Cette proposition de phase de test est acceptée par 10 oui (4 S, 1 MCG, 1 EàG, 3 Ve, 1 UDC) contre 5 non (3 PLR, 2 PDC). Cet objet est donc suspendu dans l'attente de la phase de test.

### **Séance du 23 février 2021**

Le président a rappelé que la commission avait reçu une réponse négative de la part de M. Dal Busco, quant à l'essai sur le U-Turn.

Une commissaire propose alors de réentendre brièvement M<sup>me</sup> Perler.

Le président passe au vote de l'audition de M<sup>me</sup> Perler, qui est acceptée par 10 oui (3 Ve, 1 UDC, 1 MCG, 2 PDC, 1 PLR, 1 S, 1 EàG) contre 5 non (2 PLR, 3 S).

### **Séance du 23 mars 2021**

Le président indique avoir envoyé le Powerpoint aux commissaires en signalant que les Verts ont proposé un amendement qui supprime le passage entre l'avenue d'Aire et l'avenue de l'Ain. Il remarque que si cet amendement est accepté, la volonté du département sera supprimée.

Un commissaire des Verts observe que ce passage n'est pas nécessaire à la pacification du quartier de la Concorde.

Une commissaire démocrate-chrétienne remarque que la personne qui veut se rendre dans ce quartier depuis l'avenue d'Aire devra donc aller plus loin si cet amendement est accepté.

Le président répond qu'il y aurait effectivement 800 m de plus.

Une commissaire d'Ensemble à gauche mentionne s'être rendue sur place et avoir parlé avec les habitants. Elle observe que les habitants du quartier de la

Concorde sont ravis de ce projet, ce qui n'est pas le cas des habitants de Michée-Chauderon qui se demandent comment ils feront pour se rendre dans ce quartier.

### *Votes*

#### *Amendement à la délibération I, article premier*

«Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 425 000 francs, destiné à l'étude d'aménagement de l'avenue d'Aïre pour y aménager un U-Turn permettant l'accès à l'avenue d'Aïre (en direction du Lignon) depuis l'avenue de l'Ain (sens sud-nord), ainsi qu'au traitement des interfaces entre les nouveaux quartiers du secteur T du PDQ Concorde, et du PLQ Michée-Chauderon.»

Cet amendement est refusé par 6 non (1 UDC, 2 PDC, 3 PLR) contre 4 oui (3 Ve, 1 S) et 4 abstentions (1 EàG, 1 MCG, 2 S).

Un commissaire signale ensuite que les Verts déposent une recommandation: «Un soin particulier sera apporté afin de maintenir des traversées sécurisées de l'avenue d'Aïre (passages piétons en site propre, passages sous l'avenue, etc.). Cette avenue devra rester une rue pacifiée et non devenir une artère au trafic densifié.»

Un commissaire socialiste déclare soutenir cette recommandation en rappelant que les auditions ont démontré que les associations étaient intéressées par ces aspects.

#### *Recommandation des Verts*

La recommandation est acceptée par 7 oui (1 EàG, 3 Ve, 3 S) contre 6 non (2 PDC, 1 UDC, 3 PLR) et 1 abstention (MCG).

#### *Proposition PR-1379*

La proposition assortie de sa recommandation est acceptée par 9 oui (1 EàG, 3 S, 2 PDC, 3 PLR) contre 1 non (UDC) et 4 abstentions (3 Ve, 1 MCG).

### *PROJET DE RECOMMANDATION*

Un soin particulier sera apporté afin de maintenir des traversées sécurisées de l'avenue d'Aïre (passages piétons en site propre, passages sous l'avenue, etc.). Cette avenue devra rester une rue pacifiée et non devenir une artère au trafic densifié.