

Rapport de la commission génie civil et des équipements du 14 juin 2016

Rapporteur : Cyril NOBS

DA 121 – 16.05 CRÉDIT D'INVESTISSEMENT POUR L'EXÉCUTION DES TRAVAUX DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE D'AÏRE / EN OPTION : RÉAMÉNAGEMENT DU CHEMIN DES SELLIÈRES (PARTIE AMONT)

M. ROCHAT, Conseiller administratif, rappelle que le projet date de février 2011, alors qu'une pétition et une motion étaient votées par le Conseil municipal pour la création d'une piste cyclable et d'un passage pour piétons sur la route d'Aïre. Le projet est revenu deux fois devant le Conseil municipal pour des crédits d'étude d'avant-projet, puis de projet. Plusieurs démarches ont été entreprises par M. NG, Ingénieur en génie civil, dont la consultation de l'Association des intérêts d'Aïre - Le Lignon (AIALI) et de différents acteurs du secteur. Aujourd'hui, le projet est proposé non seulement avec le réaménagement de la route d'Aïre, mais également celui du chemin des Sellières. Ce dernier n'était pas prévu par la demande initiale. En effet, lorsqu'une route est touchée par des travaux, la commune est invitée (parfois fermement) à y effectuer des travaux d'assainissement. Ici, les eaux claires et usées ne sont pas séparées, et ces travaux sont venus s'ajouter au projet. M. NG explique que le réaménagement du chemin des Sellières est proposé en option pour des raisons financières de relation avec le PPI.

Route d'Aïre : tronçon de 800 m de long, 9'000 véhicules/jour, vitesse limitée à 50 Km/h, environ dix accidents répertoriés entre 2008 et 2014. Pour renforcer la sécurité et le confort des piétons, modérer les vitesses, améliorer la sécurité des cyclistes, aménager les espaces publics. Pour **l'élargissement du trottoir** direction Genève avec la création d'une piste cyclable sur le trottoir. La largeur de cet aménagement varie entre 2,1 m et 3,8 m, en gardant toujours 1,5 m de piste cyclable. **La création d'une bande cyclable** de 1,7 m à 1,8 m en direction du Lignon. **L'aménagement des traversées piétonnes**. Les deux traversées piétonnes existantes sont maintenues, mais un îlot est ajouté pour sécuriser la traversée, tant au chemin de la Herse qu'à Henri-de-Buren, où le passage piéton a été déplacé afin de créer une véritable interface avec la placette, et de sécuriser les piétons. **La réalisation d'un trottoir traversant** au niveau des chemins Henri-de-Buren, de la Herse et du Wellingtonia, dans l'objectif de sécuriser les piétons qui traversent les chemins perpendiculaires. **La requalification de la placette**, avec l'augmentation des surfaces piétonnes. **Une diminution de la largeur d'accès à la bretelle** pour sécuriser, en réduisant les vitesses, les vélos et les piétons qui traversent.

Chemin des Sellières : Depuis l'intersection au Bois-des-Frères jusqu'au chemin du Renard, 360 m de long, 4'000 véhicules/jour, vitesse limitée à 50 Km/h, quatre à cinq accidents répertoriés entre 2008 et 2014. Sur la situation actuelle, M. NG note la présence de deux bandes cyclables de 1,5 m de large de part et d'autre de la chaussée, des trottoirs relativement étroits (1,4 m à 1,5 m de large en moyenne côté Rhône, et un peu plus côté Lignon), et 4 îlots. Au niveau des vitesses observées, la V85 est de 65 Km/h direction Genève, et de 64 Km/h direction Rhône, montrant que les aménagements (îlots) ne sont pas vraiment efficaces. La configuration est la même dans les deux sens, il est donc logique que les vitesses y soient identiques. L'état des enrobés est pire que sur la route d'Aïre, montrant des problèmes ponctuels de fondations, et des fissures longitudinales très présentes. Les objectifs fixés sur ce tronçon sont la **réduction des vitesses** des véhicules afin de garantir le respect des 50 Km/h, en tenant compte du trafic de poids lourds, **l'amélioration des conditions de circulation des cycles et des piétons** transitant sur cet axe. Les mesures envisagées sont **l'élargissement du trottoir** sens montant, avec intégration d'une piste cyclable. **L'élargissement** du trottoir côté Lignon. **Le maintien** d'une bande cyclable à la descente. **La présence de deux voies** de circulation à 3,5 m de large chacune. **Le repositionnement des quatre îlots**, ou rétrécissements latéraux. **La création de trottoir** traversant aux intersections avec les chemins du Renard, du Grand-Champ et du Passeur.

Un commissaire (PDC-PBD-VL) dit que lorsque les îlots actuels ont été réalisés, l'idée était de ralentir, mais cela n'a pas été performant et a causé des accidents aux motards à cause de l'arrondi qui ressort sur la route. Il relate également, en-dessous du plan, l'existence d'un ralentisseur de vitesses avec bornes en caoutchouc qui pose problème, parce que les gens accélèrent en ligne droite en descente et se retrouvent à freiner énergiquement devant le ralentisseur. Il pense que si ce genre d'aménagement est multiplié, la route sera plus dangereuse, et qu'il est possible de trouver d'autres solutions que la réduction ponctuelle de la largeur de circulation. Quant aux 10% de trafic en poids lourds, il les évalue à presque 80% entre 7h et 9h du matin.

Un commissaire (PS) pense que la création d'obstacles, créant le slalom sur les lignes droites ou le placement de voitures en stationnement, restent les seules solutions contre les accélérations. Il ajoute que 5,8 m sont suffisants pour croiser.

Un commissaire (PDC-PBD-VL) demande où serait située la piste cyclable sur le trottoir. M. NG l'indique dans le sens montant depuis le chemin du Renard. Il dit que le camion qui ne croise pas bien face à l'avancée de trottoir risque fort de mordre la bande cyclable descendante, ce qui représente un danger. Il préfère la solution d'aujourd'hui qui protège les pistes cyclables.

M. NG dit avoir également eu ces discussions avec l'AIALI, la DGT, et notamment PROVELO, intégrés dans la conception du projet. M. NG confie que, dans la descente, si un véhicule en voit un autre en face, il laisse le vélo descendre dans le croisement sans le dépasser. Si c'est l'aménagement de l'avancée de trottoir qui pose problème, M. NG propose de le supprimer, en ne maintenant que les îlots.

Un commissaire (PDC-PBD-VL) s'interroge sur la possibilité de deux pistes cyclables (une de chaque côté ou deux sur le même côté). L'idée de protéger les vélos et de casser la vitesse lui plaît, mais il pense que le danger persiste et que la garantie de non-accident n'est que parole. M. NG imagine alors une piste cyclable de chaque côté, sans îlots ou avancées de trottoir. La voie droite restante étant alors de deux fois 3,5 m sans aucun obstacle, la V85 risque d'être plus élevée encore qu'actuellement, et M. NG rappelle que l'objectif à résoudre est de réduire la vitesse. La situation observée sur la route d'Aire montre bien la différence avec la présence d'éléments de modération de vitesse. Le projet homogénéise les deux situations. M. ROCHAT souligne le travail d'équilibriste mené par M. NG, car le but des éléments de modération de vitesse pour véhicules est également de sécuriser le cheminement piétonnier. Si les routes sont rectilignes, les traversées piétonnes sont soumises à des vitesses excessives. L'équilibre se joue aussi sur la question des poids lourds, et les réponses sont contraignantes. Sur la question des bus, la configuration n'est pas la même qu'à Vernier-Village (trafic et cadences moindres, bus plus petits). Il trouve la réflexion du commissaire (PDC-PB-VL), sur les problématiques de croisement de camions, très intéressante, car elle démontre le paradoxe malheureux de ce secteur contenant une desserte industrielle et une zone résidentielle importante. La réflexion a été menée en équilibre sur la qualité des déplacements pour les différents modes de transports, y compris piéton, mais les pesées d'intérêts ont privilégié le secteur résidentiel et un bon fonctionnement de sa mobilité, favorisant les besoins des habitants plutôt que du secteur industriel.

Un commissaire (PDC-PBD-VL) pense qu'il faut garder le schéma actuel qui protège le cycliste par l'îlot. M. NG comprend la position de ce commissaire et propose de supprimer l'avancée de trottoir. Les deux fois 3,5 m sont conservés, le cycliste garde sa position, et sera protégé par les trois îlots conservés. Il s'était battu pour cet aménagement conforme aux normes, mais confie que la DGT était plutôt pour l'enlever. Ce même commissaire propose un îlot supplémentaire de l'autre côté. M. NG explique que des équidistances sont à respecter entre les éléments de modération, mais que la proposition est à observer si les conditions le permettent.

Un commissaire (PS) demande si l'avancée de trottoir était prévue avec un rebord à angle droit ou incliné, ce qui aurait permis de rouler dessus en cas d'empiétement. M. NG dit que des « abeilles » ou des potelets sont obligatoires afin de signaler les éléments. Une bordure haute était prévue pour cet aménagement et le trottoir comprenant la piste cyclable, afin d'empêcher l'empiétement. Un commissaire (PS) relève que si cette avancée est supprimée, il y aura ligne droite, et risque de vitesse excessive.

Un commissaire (MCG) demande s'il est possible de placer un îlot à la place de l'avancée. M. NG rappelle que l'un des buts de l'îlot est de protéger les cyclistes, et qu'à cet endroit un îlot ou une avancée reviendraient au même.

M. ROCHAT pense qu'une piste est élaborée par la suppression de cette avancée, et que finalement les projets de route se pilotent et qu'un monitoring peut être exécuté, en plus des rapports de la population. La V85 peut ainsi être observée, et, en cas de besoin d'une avancée après coup, une information sera faite en commission, et coûtera quelques milliers de francs en génie civil. Il trouve pertinent le questionnement amené afin de savoir si de casser une ligne droite en y apportant un danger potentiel, sans garantie que la cassure n'amène une diminution de vitesse pour tous les véhicules, est une bonne idée. M. NG évoque encore la création d'un sas à l'intersection, permettant l'intégration des vélos pour tourner à gauche sur la route du Bois-des-Frères Il rappelle encore que la connexion avec le projet de la route d'Aire est réfléchi en discussion avec l'AIALI, qui par ailleurs a fait article de sa satisfaction quant au projet d'aménagement présenté.

Sur l'espace commercial, un commissaire (PDC-PBD-VL) demande si les véhicules venant du chemin des Sellières peuvent toujours tourner à gauche pour rejoindre le parking et inversement, ce qui est confirmé. Il pense que le danger est pour ceux qui sortent de l'espace. M. NG rappelle qu'il n'y aura à cet effet plus qu'une place de taxi quelques mètres plus loin. Un commissaire (MCG) espère que la situation s'améliorera, car la situation est horrible actuellement.

M. NG explique que ces aménagements ne seront pas les seuls travaux entrepris. Des travaux liés à l'éclairage public sont également prévus, surtout pour améliorer les conditions de visibilité sur les passages pour piétons. Des travaux TPG (ripages de ligne) sont notamment prévus sur la route d'Aïre. Les travaux relatifs à l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) sont pris en charge par un autre crédit d'investissement pour la pose de revêtement phonoabsorbant. Il est d'avis qu'il serait dommage de ne réaliser que la route d'Aïre, puisque que le chemin des Sellières est touché par la pose du collecteur. Techniquement, la solution globale est la plus pertinente au niveau sécurité de l'ouvrage. En reprenant la totalité des enrobés sur le tronçon Sellières, la durabilité de l'ouvrage (route et collecteur) est optimisée. Si seule la fouille pour le collecteur et la pose de phonoabsorbant sont réalisées sur le chemin des Sellières, il y a un risque de détérioration prématurée de la chaussée. De plus, et selon les problèmes de vitesse constatés et le développement du secteur avec le PLQ Bourdonnette, il pense que l'occasion d'effectuer les travaux est unique et à saisir. Les appels d'offres sont en cours, et le début des travaux est prévu pour la rentrée 2016, pour une durée de 15 mois pour le projet complet.

Un commissaire (PLR) ne votera pas l'option Sellières sans garantie de la suppression de l'avancée de trottoir. D'autre part, il demande pourquoi prendre en compte le déplacement de la ligne aérienne sur la route d'Aïre, alors que pour les travaux de la route du Bois-des-Frères les bus pouvaient dépercher. Si la commission refuse l'option, ce commissaire pense néanmoins que des travaux de sécurisation de la chaussée sont obligatoires, et en demande les coûts. Concernant les bus, M. NG explique avoir été obligé, lors des précédents travaux, de supprimer toute la ligne et de mettre en place des véhicules Exqui.City qui avaient la possibilité de monter (sur batterie) l'avenue du Lignon, ce qui a coûté de l'argent. Les TPG ont effectué une comparaison économique, et il est normalement prévu le ripage de lignes afin de ne pas mobiliser d'Exqui.City, financièrement

Sur les travaux engagés par les SIG, un commissaire (MCG) demande si la fibre optique a été prévue. M. NG explique n'avoir pas de contact direct avec SIG, mais mentionne la Commission de coordination des travaux en sous-sol (CCTSS). Il n'est, sauf erreur, pas prévu de fibre optique sur ces travaux, et ce commissaire pense qu'il serait bien de le faire. M. ROCHAT dit que SIG réfléchit à l'opportunité de placer des tuyaux pour différents éléments en lien avec le projet, tel qu'effectué sur la route du Bois-des-Frères et l'avenue du Lignon, mais qu'aucune liste de ce qui sera placé n'a été donnée. Il ne compte pas réaliser l'avancée de trottoir s'il ressent que la commission ne la souhaite pas, et demande si un amendement est nécessaire. M. ROCHAT se positionne en tant qu'exécutif en faveur de l'option de supprimer le décrochement, mais d'effectuer un monitoring, un suivi de la situation sur quelques années.

Un commissaire (PDC-PBD-VL) pense qu'il faut profiter d'effectuer des travaux lorsque d'autres sont pronostiqués à plusieurs niveaux. Il repense aux travaux ayant eu lieu sur le chemin des Sellières il y a 5 à 7 ans et trouve dommage de n'avoir pas tout refait à ce moment, car plus les travaux sont réalisés en même temps, plus la commune économise, et plus le bien de la population est pris en considération.

Un commissaire (PS) renchérit et dit qu'il aurait été dommage que le refus de l'option du chemin des Sellières mette en danger l'élargissement des trottoirs, l'assainissement souterrain et la réfection de la route.

Un commissaire (PLR) est satisfait sans le décrochement.

Soumise au **vote** des commissaires, la **DA 121 – 16.05, Crédit d'investissement pour l'exécution des travaux de réaménagement de la route d'Aïre / en option : réaménagement du chemin des Sellières (partie amont), sans l'aménagement de l'avancée de trottoir, et avec l'ajout d'un point 8 tel que proposé par M. NG**, est acceptée à l'unanimité par **11 OUI (4 SOC., 1 VERT, 1 PLR, 1 PDC-PBD-VL, 4 MCG)**.

M. ROCHAT annonce qu'une fois ce projet réalisé, la Ville de Vernier aura effectué une grande part de réfection (route du Bois-des-Frères, de Vernier, chemin De-Maisonnette à Châtelaine). Il restera encore un travail sur les Avanchets, pour lequel un projet sera présenté d'ici 2018 à 2020. Les deux grands projets qui suivront seront ceux relatifs à la rue du Village, et à l'avenue Henri-Golay (avec une option de zone de rencontre).