

---

**Rapport de la commission du génie civil et des équipements du 20 janvier 2015**

Rapporteur : Denis CHIARADONNA

**DA 577 – 14-12 CRÉDIT D'ÉTUDE POUR LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE D'AÏRE  
ET DU CHEMIN DES SELLIÈRES (PARTIE AMONT)**

Préambule :

M. ROCHAT, Conseiller administratif, et M. NG, ingénieur en Génie civil, rappellent que le crédit d'étude pour le réaménagement de la route d'Aïre et du chemin des Sellières part d'un crédit d'étude de circulation de la route d'Aïre en 2011 (DA 606 - 11.04). D'une part, une motion demandait la création d'une piste cyclable et de passages piétons sur la route d'Aïre, et, d'autre part, d'une pétition pour une route d'Aïre sécurisée (celle-ci demandant une piste cyclable en direction de Genève et une bande cyclable en direction du Lignon).

Entre 2011 et 2014, les études de plusieurs variantes d'aménagement de la route d'Aïre suivies par le bureau d'étude URBAPLAN, qui ont été discutées avec la DGT, PRO VELO, les TPG et les associations de quartier, aboutissent à un concept final, validé par tous.

Les objectifs du projet sont :

- d'améliorer la sécurité des cyclistes par la création d'une piste cyclable (aménagement en site propre) en direction de Genève, et d'une bande cyclable (aménagement sur la chaussée) dans l'autre sens.
- le renforcement de la sécurité et du confort des piétons (le projet répond également parfaitement au Plan directeur des chemins pour piétons), notamment par la proposition d'équiper les traversées piétonnes d'îlots centraux, et de créer des continuités piétonnes de manière longitudinale avec des trottoirs traversants au débouché de tous les petits chemins perpendiculaires.
- une modération de la vitesse par une diminution globale de la largeur de la chaussée, et la création d'îlots de sécurité. A plusieurs endroits, l'avancée de trottoir est proposée pour poursuivre la bande cyclable en toute sécurité par rapport aux places de stationnement.

Concept d'aménagement de la route d'Aïre

Les gabarits de la route permettent de traverser en deux temps, et profitent aux vélos qui descendent le ch. Henri-de-Buren pour s'introduire sur la chaussée. La largeur des voies sont standards (3,50m norme VSS) et permettent aux bus de passer l'îlot en toute sécurité. Un trottoir de 1,50m et une bande cyclable de 1,50m contigus (non délimités au niveau altimétrique) coexistent dans de bonnes conditions de sécurité.

Sur la bretelle d'accès à la route du Pont-Butin, la problématique de la vitesse et la difficulté de traverser ont été observées. A cet endroit, le projet prévoit une bande cyclable de 1,50m de large en emprise sur chaussée et sur toute la longueur de la route d'Aïre, qui débouche sur la bretelle d'accès à la route du Pont-Butin. La dimension de cette bretelle a été réduite pour créer un angle plus important, destiné à ralentir les véhicules à l'entrée de cet accès. La bande sera marquée en rouge pour bien identifier le point de conflit lorsque les véhicules la coupent pour emprunter la bretelle. Les dégagements permettent aux piétons de voir arriver les véhicules d'assez loin.

Le marquage sera refait sans changer fondamentalement le fonctionnement du carrefour, mais la bande permet une continuité totale au carrefour avec intégration sur piste cyclable.

Enfin, la bande cyclable s'interrompt à l'intersection du ch. du Wellingtonia et de la rte d'Aïre en raison de la présence de l'arrêt de bus. Cela facilite l'introduction des cycles sur la bonne présélection. Il est précisé que des bordures hautes ne sont pas possible, l'espace devant être franchissable. Il est confirmé à un commissaire Verts que les îlots des passages pour piétons conviennent au gabarit des convois exceptionnels qui ne sont pas de catégorie 1. Il est confirmé que les grues de la société en bas de la presqu'île d'Aïre pourront passer, les rayons de courbure étant suffisants. Cela étant, pour un commissaire Verts, les cyclistes n'auront aucune

chance de survie le cas échéant car les bandes cyclables sont mordues régulièrement par les véhicules lourds notamment. M. ROCHAT pense que les décrochements de la voie cyclable doivent aussi être retravaillés et affinés.

Un commissaire MCG est contrarié de voir les responsables de projet se gargariser des accords de l'association des intérêts du Lignon et de PRO VELO, et demande pourquoi le TCS n'est jamais invité pour défendre les intérêts des automobilistes. Il ajoute que toute la situation est prétéritée pour le bien-être des piétons, certes primordial, mais finalement les mesures vont au-delà de la sécurité. Au niveau des îlots centraux, il demande les raisons de l'avancée du trottoir, qu'il juge inutile. Il n'y pour lui aucun problème de visibilité à cet endroit. Il s'interroge également pourquoi on ne rajoute pas plus de places de parc. Il rappelle que les automobilistes sont systématiquement prétérités lors de modifications par la suppression de places de parc.

M. MORO, responsable de l'Urbanisme et du développement durable, précise que le projet ne réduit en rien la capacité de circulation pour les voitures, simplement il la redimensionne, afin que les limites de vitesse soient respectées. Le TCS n'est pas consulté car il n'y a pas restriction de circulation. Il s'agirait pour eux d'une perte de temps. Les dimensionnements prévus sont aux normes actuelles. Les normes existent justement afin d'éviter trop de consultations. Les normes sont respectées, parfois elles peuvent être adaptées à certains contextes, et la DGT veille à leur application.

Concernant les avancées de trottoir qui vont dans le sens de la sécurité des piétons, M. MORO pense que le TCS nous féliciterait car elles permettent au sortir du chemin Henri-De-Buren, un champ de visibilité suffisant.

S'agissant de la suppression de places de parc, elles le sont uniquement dans le but de la sécurité et de la visibilité des piétons.

Un commissaire MCG pense que les trottoirs entre 1,50m et 1,80m sont trop larges par rapport au nombre de piétons. Il est également choqué d'entendre qu'on peut mordre les voies cyclables.

Il est rappelé que les normes VSS sont respectées et que les bandes cyclable contrairement aux pistes cyclables sont un espace polyvalent dont le franchissement ne constitue pas une infraction. Il est rappelé néanmoins que les 3m prévus devraient néanmoins suffire aux véhicules légers.

Un autre commissaire MCG qui se veut plus pragmatique, est énervé que soit contrôlé le bon passage des bus, mais que soit oubliée toute la zone de la presqu'île d'Aïre, depuis, et vers laquelle, tous les jours de gros engins sont transportés. Ainsi il aimerait savoir si d'autres entreprises que les TPG ont été consultées. Il remercie, non sans ironie, M. MORO « de fermer les routes et de mettre des cyclo-terroristes au milieu de nulle part, car à force de se dire que le TCS les félicitera, et bien, rumeur ou pas, le TCS va peut-être partir. »

Sur le tronçon où se situe la Poste d'Aïre, une commissaire socialiste ne remarque plus qu'une seule voie en direction de Genève. Il n'y a pas de présélection de prévue car il y a déjà eu des accidents, et même des morts à cet endroit. Elle pense aussi qu'à la sortie du parking de la poste, une place de stationnement sur le domaine public gêne énormément la visibilité, et entraîne un large débordement sur la chaussée. Elle pense à la suppression de cette place.

Il est confirmé qu'il n'y a pas de présélection pour tourner au parking de la Poste (il n'est pas facile de la créer dans ce contexte), mais est rappelé que l'objectif du projet est de modérer la vitesse. Une commissaire UDC pense qu'une présélection serait possible. M. WALTHER n'adhère pas à cette idée au vu de la courbe, et de la piste cyclable créée. Elle pense que la piste pourrait être droite, mais que cela nécessiterait d'ôter des places de parking. M. ROCHAT pense que dans le cadre de ce crédit, une étude plus poussée sur ce point peut se faire car il s'agit d'une des postes les plus fragiles de la commune.

Un commissaire Verts demande si la possibilité de réaliser la piste cyclable en site propre sur le trottoir a été étudiée, ainsi que la possibilité de voir d'abord le trottoir, ensuite la piste, et enfin la zone de stationnement, ceci afin d'éviter le décrochement, et créer une rupture de ligne droite. Il n'est d'ailleurs pas prévu de remettre les anciens giratoires provisoires.

Concernant la piste cyclable côté Jura, M. WALTHER explique que des tests ont été effectués, avec des variantes décalant le stationnement et la bande cyclable (entre le trottoir et les places de stationnement), mais que cela posait un problème de dimensions, et les TPG n'étaient pas favorables.

A une question d'un commissaire SOC concernant le projet TOSA sur la ligne 23, il est indiqué qu'il n'est vraisemblablement pas prévu de stations de recharge (au gabarit assez important) à implanter dans ce secteur, mais vers la piscine plutôt. Concernant la Loi fédérale sur l'égalité pour les handicapés qui fixe un délai à 2025 pour que les trottoirs soient surélevés à tous les arrêts de bus afin que les handicapés puissent rentrer dans le bus sans planche, il est confirmé que des essais sont en cours actuellement et que les arrêts seront à ces nouvelles normes, des bordures hautes de 26 cm doivent être mises en place sur tous les arrêts de bus, cela sera prévu dans le cadre du projet d'ouvrage. Les services de la Ville travaillent en étroite collaboration avec les TPG.

Un autre commissaire SOC salue la volonté de modérer la vitesse. Concernant le décrochement arrivant à la bretelle d'accès au pont Butin, il demande s'il y a possibilité que la route soit abrasive à cet endroit en sorte de faire office de ralentisseur. M. MORO explique que l'inconvénient des surfaces abrasives est qu'elles émettent un bruit, qui devient une nuisance pour les riverains, même pour ceux d'en face, compte tenu du trafic.

#### Assainissement des eaux

M. NG explique que les études d'avant-projet ont montré un réseau séparatif en bon état. Un collecteur d'eaux mélangées recueille les eaux des villas situées côté Rhône et se prolonge une cinquantaine de mètres en amont sur l'avenue d'Aïre. Il est en très mauvais état, sera abandonné et de nouveaux raccordements seront à réaliser. Tout au long de ce réseau séparatif, sont placées une vingtaine de chambres doubles (dont M. NG montre une vue en isométrie), avec une canalisation des eaux usées se trouvant plus bas que celle des eaux pluviales, impliquant, lors de fortes pluies, un déversement des eaux pluviales dans les eaux usées, chargeant de manière non négligeable la STEP d'Aïre. Elles seront supprimées.

#### Assainissement du bruit routier

Pour respecter les VLI, il est proposé la pose de phonoabsorbant qui ferait diminuer de 3,5 dB (soit de moitié) le bruit généré. Néanmoins, si les VLI sont toujours dépassées, une demande d'allègement (dérogation) sera nécessaire, afin que les VLI mesurées soient légalement acceptées.

Un commissaire socialiste juge insatisfaisant que les travaux engagés ne suffisent pas à respecter les VLI sans dérogation. Il estime que la dérogation est certes légale, mais il juge qu'un effort supplémentaire doit être fait.

#### Réaménagement routier du chemin des Sellières

Pour assurer la continuité de l'étude globale, les mesures sur le ch. les Sellières sont :

- la création d'une piste mixte (piétons, cyclistes) et le maintien de la bande cyclable de 1,80 m de largeur dans le sens descendant, laquelle sera toutefois légèrement déplacée.
- la mise en place de quatre rétrécissements latéraux, tous les 70m environ et l'élargissement à 2m du trottoir côté Lignon et la réduction des gabarits routiers (2x3,5m)
- le renforcement des aménagements modérateurs de vitesse avec gabarit libre de 5,80m, permettant le croisement d'un camion et d'une voiture.

L'étude démarrerait en mars-avril 2015, et le début des travaux au deuxième semestre 2016.

**Au vote, la DA 577 – 14.12 Crédit d'étude pour le réaménagement de la route d'Aïre et du chemin des Sellières (partie amont), est acceptée à la majorité par 12 OUI (5 SOC., 2 VERTS, 1 PLR, 1 UDC, 3 MCG), et 1 NON (1 MCG).**