

Date de dépôt : 28 novembre 2007

Rapport du Conseil d'Etat

au Grand Conseil sur la pétition pour un élargissement du trottoir et une piste cyclable sans interruption sur la route d'Hermance

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 22 avril 2005, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat la pétition 1505 sur la base d'un rapport de la commission des pétitions du 5 avril 2005, dont les textes sont joints en annexe.

Préambule

Il convient de rappeler que la pétition P 1505 a été déposée le 21 septembre 2004 et a donné lieu à plusieurs séances de la commission des pétitions, soit : les 6 et 13 décembre 2004, ainsi que les 3, 10, 17 et 31 janvier 2005. Dans ce cadre ont été auditionnés : M. Renaud Dupuis, président de l'association « Autrement »; M^{me} Emilie Flaman, membre de l'association et conseillère municipale de la commune de Collonge-Bellerive; M. Jean-Luc Favre, également membre de l'association et conseiller municipal; M. Pierre-André Gesseney, urbaniste attaché aux aménagements routiers à l'office cantonal de la mobilité (OCM) du département du territoire (DT); M. David Amsler, conseiller administratif de la commune de Collonge-Bellerive; M. Brogгинi de l'association pour les intérêts des cyclistes (ASPIC); M. Jean-Bernard Haegler, directeur du génie civil et M. Steve Auberson, chef de la division des routes du département des constructions et des technologies de l'information (DCTI).

Démarches effectuées

Tout en relevant que les demandes des pétitionnaires sont légitimes, il convient de préciser que le DCTI avait planifié, depuis fort longtemps, de prolonger les aménagements cyclistes et piétons déjà réalisés entre Collonge-

Bellerive, la desserte du cycle d'orientation de Bois-Caran et le chemin de Margencel.

En 1997, le DCTI, direction du génie civil, avait déjà élaboré un projet sur ce tronçon (plan N° 20-640A), soumis au groupe interdépartemental de synchronisation génie civil, auquel participent de nombreux services et partenaires usuels (OCM, DAT, DNP, OF, Gendarmerie, TPG), ainsi qu'à la commune.

Les difficultés de réalisation de ce projet proviennent principalement des nombreuses parcelles riveraines concernées par des acquisitions foncières (35 parcelles), ainsi que des nombreux abattages prévus afin de garantir un gabarit raisonnable pour les divers usagers de cette chaussée, soit cyclistes, piétons, bus TPG et trafic individuel.

Le projet a été récemment optimisé afin de réduire quelque peu le gabarit, tout en respectant évidemment les normes destinées à garantir la sécurité des cyclistes, des piétons ainsi que le croisement des bus des transports publics et des poids lourds.

Cette réduction de gabarit ayant comme objectif principal de diminuer les surfaces des nombreuses emprises de terrain nécessaires à ce projet, vise également à éviter la démolition d'une maison qui empiétait sur le projet initial.

Le nouveau gabarit prévoit 6,50 m de chaussée afin de permettre le croisement des mégabus des TPG, ainsi que deux aménagements mixtes destinés aux piétons et cyclistes, soit 2,70 m de part et d'autre de la chaussée.

Les plans d'emprises foncières viennent d'être élaborés et seront remis prochainement au service des opérations foncières du DCTI, afin de procéder aux diverses négociations destinées à acquérir les terrains indispensables à ce projet et à obtenir l'aval des propriétaires concernés par des abattages d'arbres.

La réalisation de ce tronçon sera, bien entendu, coordonnée avec les travaux communaux de construction de collecteurs. Les SIG seront également concernés par l'adaptation de leurs réseaux, tout comme les réseaux d'opérateurs privés de fibres optiques.

Conclusion

Le Conseil d'Etat met naturellement tout en œuvre afin de réaliser, dans les meilleurs délais, ce futur aménagement destiné à améliorer la sécurité des divers usagers, mais il convient de rappeler que, comme tout projet de cette nature, la date d'exécution dépend notamment de l'accord des propriétaires des 35 parcelles touchées par des emprises de terrain et/ou des abattages

d'arbres, ainsi que de l'obtention de l'autorisation de construire. Le financement de cet aménagement est d'ores et déjà inscrit au projet de budget dans le crédit de programme 2008-2010 de la direction du génie civil.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

Le chancelier :
Robert Hensler

Le président :
Charles Beer

Annexe : Rapport P1505-A de la commission des pétitions chargée d'étudier la pétition pour un élargissement du trottoir et une piste cyclable sans interruption sur la route d'Hermance.

Date de dépôt: 5 avril 2005

Messagerie

Rapport

de la Commission des pétitions chargée d'étudier la pétition pour un élargissement du trottoir et une piste cyclable sans interruption sur la route d'Hermance

Rapport de M. François Thion

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des pétitions s'est réunie le 6 décembre et le 13 décembre 2004 ainsi que le 3 janvier, le 10 janvier, le 17 janvier et le 31 janvier 2005 pour examiner la pétition 1505, sous la présidence de M. Alain Etienne. La commission tient à remercier M. Yves Piccino pour la qualité de ses procès-verbaux.

La pétition 1505 a été lancée par l'association « Autrement », association qui est représentée au Conseil municipal de Collonge-Bellerive. L'objet de cette pétition est une demande de prolongement de la piste cyclable de la route d'Hermance en direction du carrefour de Vézenaz. Sur ce tronçon, la route ne compte qu'un trottoir étroit qui n'est pas praticable pour les poussettes ou les chaises roulantes. Or, ce tronçon de route est fréquenté à la fois par des élèves du cycle d'orientation de Bois-Caran, des personnes âgées d'un EMS et des personnes handicapées d'une grande institution (EPSE) situés à proximité. Précisons que la vitesse sur ce tronçon est limitée à 60 km/h, puis à 40 km/h dans le village de Vézenaz.

Cette pétition a recueilli 607 signatures.

La commission a effectué de nombreuses auditions avant de prendre position, mais n'a pas envisagé de se rendre sur place en vélo... il est vrai que la saison ne s'y prêtait guère !

Audition de M. Renaud Dupuis, président de l'association « Autrement », de M^{me} Emilie Flaman, membre de l'association et conseillère municipale de Collonge-Bellerive, et de M. Jean-Luc Favre, également membre de l'association et conseiller municipal

Les pétitionnaires nous indiquent que la route d'Hermance est, d'après leurs informations, parcourue par plus de 11 000 voitures par jour. Elle est notamment fréquentée par les élèves du cycle d'orientation de Bois-Caran, des personnes handicapées de l'institution La Combe (EPSE) et les personnes âgées du foyer Le Léman. Le flux de circulation le plus important est constaté le matin, au moment où les enfants se rendent à l'école. Ils estiment que la construction de nouveaux immeubles va encore faire augmenter la circulation dans un proche avenir.

En 1997, le plan d'aménagement de la zone prévoyait une piste cyclable à cet endroit, mais celle-ci s'arrête actuellement après le cycle d'orientation. Les membres de l'association « Autrement » ont demandé à la mairie pourquoi la piste cyclable de la route d'Hermance ne pouvait pas être prolongée jusqu'à Vézenaz. L'exécutif leur a conseillé de s'adresser au canton, c'est la raison de cette pétition.

Selon les pétitionnaires, la construction du tunnel de Vézenaz (route de Thonon) ne changera rien au problème, car cet ouvrage n'est pas prévu sur la même route, et ils craignent même que, durant les travaux, une partie de la circulation se déverse sur la route d'Hermance, engendrant ainsi une forte augmentation du trafic. Ils précisent également que la route de Thonon n'est pas aménagée pour les cyclistes.

Audition de M. Gesseney, urbaniste, attaché aux aménagements routiers à l'OTC

M. Gesseney apprend aux commissaires que le projet concerné par la pétition n'est pas du ressort de l'OTC, et précise que cette dernière ne possède aucune ligne de crédit pour les constructions. Cependant, il indique qu'il existe bien un projet de piste cyclable depuis Vézenaz jusqu'à Hermance. Il suggère à la commission de recevoir un fonctionnaire du DAEL.

Répondant à un commissaire qui demande s'il serait possible d'imaginer un aménagement d'urgence, M. Gesseney répond que l'OTC aurait pu imaginer de commencer par dessiner des marquages de bandes cyclables, mais la route est trop étroite, et l'OTC entrerait en conflit avec les TPG qui demandent une largeur suffisante afin que deux bus puissent se croiser. Il ajoute que les réalisations souhaitées par les pétitionnaires ne sont pas possibles sans emprises supplémentaires et qu'il faudra donc commencer par procéder aux acquisitions. Il précise enfin que le préavis de l'OTC sera sans doute positif.

Une commissaire note que la nomination d'un « Monsieur Vélo » avait pour but de simplifier les procédures et qu'il puisse avoir un regard sur tout et puisse, en quelque sorte, tenir le rôle de guichet unique. Elle demande à M. Gesseney si l'on peut imaginer une plus grande interconnexion entre les départements. Pour ce dernier il y a déjà une vision d'ensemble, il relève que dans le budget cantonal, la construction d'aménagements cyclables se trouve dans le budget du DAEL.

Audition de M. David Amsler, conseiller administratif de la commune de Collonge-Bellerive

M. Amsler déclare que cette pétition va dans le sens des vœux de sa commune et rappelle l'importance du trafic, soit 12 000 véhicules quotidiennement sur la route d'Hermance. La commune de Collonge-Bellerive demande depuis dix ans une solution pour pallier les dangers de cette route, cette demande a été formalisée par le biais du plan directeur communal.

Il ajoute que la commune entretient des liens étroits avec le DAEL qui a proposé un plan d'élargissement de cette route en 1997, plan comprenant la réalisation de deux trottoirs et de deux pistes cyclables. Il précise que l'élargissement de cette route est possible. Il remarque qu'il n'y a qu'une parcelle à acquérir après le centre commercial ainsi que deux parcelles de l'autre côté. Il spécifie que des négociations doivent encore être menées. Plan et photos à l'appui, il attire l'attention des commissaires sur les dangers particuliers d'un segment de cette route où se sont produits de nombreux accidents.

Le conseiller administratif remarque qu'il serait en l'occurrence judicieux de coordonner les travaux d'élargissement avec les travaux de réfection des canalisations, lesquelles sont donc en attente.

Répondant à une question d'un commissaire, M. Amsler confirme que la tranchée couverte de Vézenaz est indépendante de ce projet d'élargissement. D'autre part, il précise qu'il n'est pas envisageable de supprimer complètement le flux piétonnier de la route d'Hermance en raison des commerces, de l'EMS ainsi que des villas.

Pour conclure, M. Amsler déclare que la commune de Collonge-Bellerive ne peut donc que soutenir cette pétition pour toutes les raisons qu'il a énumérées.

Audition de M. Broggin, Association pour les intérêts des cyclistes (Aspic)

M. Broggin se déclare satisfait de constater que des habitants d'une région demandent une piste cyclable. En effet, généralement, c'est de l'Aspic qu'émanent ces demandes. **Il se prononce en faveur de cette piste cyclable sur la route d'Hermance et confirme que le trottoir est beaucoup trop étroit sur une partie du tronçon.**

Un commissaire demande si les pistes cyclables doivent nécessairement être associées aux grands axes et si les cyclistes y sont favorables. M. Broggin explique qu'en procédant à diverses enquêtes, il est apparu deux cas distincts : certaines personnes se rendent au travail à vélo et empruntent les grands axes, d'autres prennent leur vélo uniquement pour les randonnées du dimanche et empruntent les pistes hors du trafic. En ce qui concerne la route d'Hermance, il n'y a, pour lui, pas d'autre solution que de faire passer la piste cyclable sur l'axe principal, d'autant plus que de nombreux collégiens se rendent chaque jour au cycle de Bois-Caran.

En ce qui concerne la traversée de Vézenaz, M. Broggin indique que l'Aspic n'a pas été consultée et que son association tente de rester en dehors de ces conflits. Il précise au passage que le projet de piste cyclable n'a pas de rapport direct avec la traversée de Vézenaz.

Audition de MM. Jean-Bernard Haegler, directeur du génie civil, et Steve Auberson, chef de division des routes

M. Haegler signale qu'une commission sur les pistes cyclables réunit le TCS, l'OTC, le DAEL et l'ASPIC. Le projet concerné par la pétition 1505 n'a pas encore été présenté devant cette commission, mais il le sera prochainement à la demande de l'ASPIC. La réalisation de ce projet est confrontée à de grosses difficultés d'acquisitions de terrains et d'abattages de végétation. Le projet dépend d'autres aménagements et il est donc en attente.

De son côté, M. Oberson explique que le projet prévoit de poursuivre les gabarits existants, avec une route de 6 mètres, deux pistes cyclables de 1,75 mètre et deux trottoirs. Cela implique une emprise chez les riverains, ce qui représente 32 propriétaires. Il faudra également abattre de la végétation. Le projet est prêt, mais il est bloqué par l'attente d'autres chantiers importants : la commune doit changer des collecteurs et les SIG doivent intervenir sur leurs réseaux d'eau et d'électricité. L'Etat prévoit de réaliser son projet dans le cadre de ces travaux. L'exécution devrait avoir lieu en 2006 pour un budget de 2 millions.

Un commissaire demande s'il est absolument nécessaire d'aménager des trottoirs de chaque côté de la rue. M. Haegler, qui n'a pas de donnée précise sur le projet, fait part des différentes expériences d'aménagement de pistes cyclables dans le canton. Une solution serait un aménagement mixte piéton/vélo. Ce genre de réalisation est mal accepté, mais les réalisations existantes ne posent pas de problème. La piste cyclable reliant Bardonnex à La Croix-de-Rozon par exemple n'est pas à l'origine d'accidents particuliers. Il ne pense pas que le plan présenté aujourd'hui sera appliqué sans modification : il semble difficile de faire une piste cyclable et un trottoir de chaque côté de la route. La possibilité d'une piste mixte ou bilatérale devra être prise en compte. D'autre part, les remarques faites lors de la demande d'autorisation de construire seront prises en compte. Mais selon lui, le fait de faire diminuer l'emprise de la construction d'un côté de la route ne permettra pas de faire diminuer les difficultés, car les propriétaires les plus touchés se sentiront désavantagés.

M. Auberson signale qu'une maison, à côté de la Migros, empiète sur le projet. Les propriétaires sont au courant de ce fait, car une réserve a été faite lors de la demande en autorisation de construire.

Un commissaire demande si les pistes mixtes, regroupant les piétons et les vélos, ne doivent pas être séparées de la route à cause des risques d'écarts des cyclistes qui peuvent être extrêmement dangereux. M. Haegler ne pense pas qu'une séparation soit juridiquement obligatoire, car, dans ce cas, la piste est plus large.

En ce qui concerne les compensations écologiques suite à l'abattage d'arbres pour construire la piste cyclable, M. Haegler précise que ces compensations sont de la compétence du service des forêts et qu'elles se font généralement sur le lieu même de l'abattage, mais il faut l'accord du propriétaire. Les haies sont souvent remplacées à la demande des propriétaires. La question est plus difficile pour les arbres.

Un autre commissaire demande si la solution proposée à Collonge-Bellerive n'est pas trop luxueuse et si elle est cohérente avec ce qui se fait ailleurs, M. Haegler rappelle que le plan quadriennal pour les pistes cyclables prévoit un accès prioritaire aux bâtiments scolaires et que dans le cas de la route d'Hermance il n'y a pas d'autres accès possibles pour se rendre à vélo à l'école. En ce qui concerne le coût, le mètre linéaire des pistes cyclables dépend de leur largeur. Les pistes réalisées sur la chaussée sont moins chères, car les fondations existent déjà. Le prix du mètre carré varie entre 200 et 800 francs.

Un commissaire demande s'il n'est pas possible de proposer une piste cyclable bon marché et que les options soient facturées à la commune. M. Haegler pense qu'il serait très difficile de faire payer aux communes les aménagements normalement à la charge du canton. Ce type de facturation existe pour les ronds-points. Le canton ne fait que des pastilles en herbe et les décorations sont à la charge des communes.

Discussion et vote

Certains membres de la commission sont surpris que les pétitionnaires aient eu l'impression de lancer le projet et qu'ils ne soient pas au courant du projet existant alors que leur association est représentée au Conseil municipal de Collonge-Bellerive. Mais d'autres se demandent s'il n'y a peut-être pas un problème de communication entre le Conseil municipal et l'Exécutif.

Pendant, tous les membres de la commission soutiennent ce projet de piste cyclable et estiment qu'un renvoi au Conseil d'Etat se justifie, d'abord à cause des dangers de la situation actuelle, ensuite parce que les travaux sur les plans sont déjà bien avancés et que le renvoi au Conseil d'Etat permettra de préciser les délais et les probables écueils, enfin parce que l'exécutif de la commune de Collonge-Bellerive est tout à fait favorable à ce projet.

Vote

La commission approuve à l'unanimité le renvoi au Conseil d'Etat de la pétition 1505 pour un élargissement du trottoir et une piste cyclable sans interruption sur la route d'Hermance.
--

Le rapporteur vous invite à suivre la commission et à renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat.

Pétition (1505)

pour un élargissement du trottoir et une piste cyclable sans interruption sur la route d'Hermance

Mesdames et
Messieurs les députés,

Les soussigné-e-s prient le Grand Conseil de prendre toutes les dispositions nécessaires pour que le tronçon de la route d'Hermance compris entre le cycle d'orientation de Bois-Caran et le carrefour de Vézenaz soit enfin aménagé selon les normes usuelles et les plans existants. (RC-20 \ 20-640a)

Un bout de piste cyclable existe déjà sur cette route qui dessert le cycle d'orientation de Bois-Caran. Il commence à l'arrêt de bus de Bellerive, mais il s'interrompt brutalement dans un virage au niveau du chemin Margencel.

Cette route ne comporte pas de trottoir sur un côté, et celui qui existe est trop étroit pour permettre la circulation des personnes en toute sécurité. Ce trottoir n'est par ailleurs pas praticable par les poussettes ou les chaises roulantes, alors qu'une institution pour personnes handicapées et un EMS sont situés à proximité.

Avant qu'un accident grave ne se produise sur ce tronçon très fréquenté, nous prions Mesdames et Messieurs les députés de faire inscrire ces équipements en priorité sur les travaux à réaliser.

N.B. : 607 signatures
Association « Autrement »
c/o M. Renaud Dupuis
Président
2a, chemin de Relion
1245 Collonge-Bellerive