

Date de dépôt : 19 mars 2012

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de M^{me} et MM. Antoine Bertschy, Olivier Wasmer, Gilbert Catelain, Caroline Bartl Winterhalter, Eric Bertinat, Philippe Guénat, Eric Leyvraz, Stéphane Florey, Yves Nidegger et Thierry Cerutti en vue de sécuriser l'avenue du Pailly et l'accès à l'école de Balexert

Rapport de M. Guillaume Sauty

Mesdames et
Messieurs les députés,

Lors de ses travaux du 11 janvier 2011, la Commission des transports a analysé la motion en vue de sécuriser l'avenue du Pailly et l'accès à l'école de Balexert. Cette motion vise entre autres à réaliser une traversée sécurisée pour les piétons de l'avenue du Pailly entre le viaduc de l'Ecu et le pont du Pailly. Elle demande également qu'un plan d'aménagement routier des principaux axes traversant Châtelaine, prenant en compte les développements récents et futurs du quartier, soit présenté.

Lors des auditions, nous avons entendu, tout d'abord, le premier signataire, M. Bertschy.

M. Bertschy commence par nous expliquer que la pétition a attendu 3 ans avant d'être traitées. Il précise que le problème soulevé vient d'un accident qui a eu lieu sur l'avenue de Pailly peu après Noël 2007, impliquant un enfant. Il précise que toutes les habitations se trouvent d'un côté d'une route à fort passage, et que de l'autre se trouve une école et un centre sportif. La fréquentation de l'école et du centre sportif est majoritairement faite par les enfants du quartier. Il informe qu'un passage sous voie se trouve à hauteur du pont du Pailly et un autre passage se trouve à hauteur de Châtelaine, sous le pont de l'Ecu. Les deux passages sont séparés de 550 mètres, ce qui pose un

problème pour des enfants pressés. Cette motion demande donc que quelque chose soit fait en vue de sécuriser cet endroit, qu'il y ait un passage qui soit direct, au-dessus de cette route. Il rappelle que des discussions ont déjà eu lieu entre la commune et la DGM. Aux dernières nouvelles, un accord a été trouvé avec la DGM. Cet accord prévoit un rond-point à hauteur de l'avenue de Crozet, avec éventuellement un passage piéton pour faciliter l'accès. Il ajoute que si rien n'a encore été fait, c'est à cause du DCTI, qui ne serait pas pressé. Il souhaite encore parler de la demande d'amendement du la part du parti Socialiste, auquel il se rattache, car il élargit le débat. Il n'est pas forcément favorable à supprimer toutes les invites, sauf pour la dernière concernant l'aménagement de Châtelaine. Il n'est donc pas défavorable à rajouter l'invite du parti Socialiste en tant que 3^e invite.

Le département prend alors la parole pour ajouter quelque élément historique. Ainsi M. Messenger rappelle que cette motion vient d'un accident qui s'est déroulé aux alentours de Noël 2007. Dès cet accident, un groupe de travail a été mis en place avec la DGM, la commune et des associations pour trouver des solutions. Le 17 mars 2008, la commune a déposé une résolution. En avril 2008, la commune a présenté un avant-projet finalisé sur la base d'éléments du groupe de travail constitué. Ce projet a été reçu de manière favorable par la DGM. Ensuite, le Conseil d'Etat a répondu à la commune le 23 juillet 2008, en lui demandant de présenter le projet au DCTI, qui est le propriétaire de la route en question. La présentation a eu lieu un an après, soit le 30 janvier 2009. Le DCTI a ensuite entamé des études de projets, afin de passer à la réalisation, ce qui a occupé le DCTI surtout le premier semestre 2010, avec beaucoup d'échanges avec la commune, notamment pour intégrer d'autres projets, comme certains liés à la mobilité douce. Le 10 novembre 2010, le projet a été validé et le DCTI envisage de déposer la demande d'autorisation de construire au début de l'année 2011.

Sur le projet en tant que tel, plusieurs éléments sont à relever. Le premier est la réalisation d'un giratoire à l'intersection de l'avenue de Crozet, soit là où est situé le passage souterrain actuel. L'avantage de ce giratoire est de modérer le trafic à cet endroit. Il n'est pas prévu un passage piéton en surface, car il y a une différence de niveau des deux côtés de la chaussée à cet endroit, ce qui obligerait à mettre des escaliers d'un côté. Pour la suite du projet, il est prévu de disposer d'une berne centrale complète depuis le giratoire jusqu'au début du viaduc, afin de persuader toute traversée dangereuse à cet endroit. Il est aussi prévu la réalisation d'un passage piéton de surface au niveau de la zone 30 qui se situe au niveau du chemin du Petit-Bois et du chemin des Eglantines. Enfin, un aménagement cyclable sécurisé dans les deux sens est aussi prévu depuis la giratoire jusqu'au début du

viaduc. Le DCTI est sur le point de déposer une autorisation de construire, le processus est en cours pour le dépôt. M. Messenger pense qu'il serait opportun pour la compréhension de la commission que le DCTI vienne présenter le projet.

Le Président met aux voix **l'audition du DCTI.**

Audition DCTI

Pour : 10 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 1 UDC, 2 MCG)

Contre : –

Abstentions : 5 (3 L, 2 R)

L'audition est acceptée à la majorité

Le Président met aux voix l'audition de la commune de Vernier.

Audition commune de Vernier

Pour : 14 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 L, 2 R, 1 UDC, 2 MCG)

Contre : –

Abstention : –

Un commissaire (L) ne prend pas part au vote

L'audition de la commune de Vernier est acceptée

18 janvier, audition de M. Yvan Rochat, conseiller administratif de la commune de Vernier

M. Rochat remercie la commission de le recevoir aujourd'hui. Il estime que la situation a trop duré. Il espère que ce dossier aboutira le plus rapidement possible. Il rappelle que tout est parti de la mort d'un enfant au mois de décembre 2007, renversé par une voiture. Il estime que la motion, dans ses considérants, indique des choses qui correspondent à la réalité. La commune et l'école se sont rencontrées pour mettre en place, avec la DGM, un concept de sécurisation de cette route, qui a été validé en 2008. Les choses ont ensuite un peu trainé, le dossier n'est pas passé entre la DGM et le DCTI, mais cela a été fait en 2009. Les choses ont ensuite bougé à partir du premier trimestre 2010 avec des projets de la part du DCTI. Le DCTI a soumis les différents projets à la commune, qui ont donnés suite à des discussions et négociations. Il informe qu'il n'a toujours pas eu de dernière version, mais

les grands principes qui sont ressortis, comme la berne centrale, le rond-point au croisement de l'avenue de Pailly et l'avenue de Crozet, l'élargissement des trottoirs ainsi que les possibilités de faire passer les vélos sont des améliorations importantes pour la sécurité.

Le Président remercie M. Rochat et cède la parole aux commissaires.

Un commissaire (UDC) se demande pourquoi une berne centrale est souhaitée au lieu de faire des aménagements peut-être plus lourds, mais qui rendraient cet endroit plus vivant. Il prend l'exemple de Lancy, qui est un endroit bien plus vivant, notamment grâce aux réaménagements dus au tram. A Lancy, des feux ont été mis et le flux de circulation est moins rapide, les gens peuvent aussi passer par-dessus. Il demande pourquoi de tels aménagements ne sont pas souhaités, plutôt que de laisser une semi-autoroute avec une berne centrale.

M. Rochat pense que les exemples de Lancy ou même de Meyrin sont très parlants, puisqu'il y a un tram qui passe. Le fait de mettre un tram sur de tels axes permet de requalifier et de redonner l'espace public à ceux qui ne sont pas des conducteurs de voitures. La commune souhaiterait que de tels axes soient effectivement bien plus occupés par les transports publics. Il aimerait que des communes aussi importantes que Lancy, Onex ou Vernier puissent être reliées par autre chose que la ligne 23 qui n'est pas suffisante. Il pense qu'il y a de vrais enjeux au niveau cantonal pour les transports publics. Il pense qu'un tram sur cet axe serait une excellente chose.

Maintenant, il estime que la commune doit faire avec les réalités qui lui sont données, notamment celles venant du canton. La commune a effectivement souhaité que la question d'un feu soit étudiée ainsi que la question d'une passerelle. Il pense que la situation d'aujourd'hui n'est pas satisfaisante et ne peut pas attendre un développement du tram en 2025 ou 2030. La question d'une passerelle pourrait être pertinente si les terrains de foot dévolus au Servette FC étaient déplacés pour laisser place à un espace urbanisé. Il ajoute que, pour avoir de tels aménagements, il faut mettre un tram, qui n'est pas prévu aujourd'hui. La situation est dangereuse et il souhaite que l'on agisse.

Un commissaire (PDC) demande si cette motion a encore du sens, car beaucoup de choses se sont passées depuis le dépôt. Il demande également si la commune est tout de même satisfaite par rapport à ce qui est en voie de se réaliser.

M. Rochat répond qu'il sera satisfait du moment que le plan se réalise. Il remarque que les plans sont actuellement dessinés et que les choses ont bougé depuis janvier 2010, ce qui est une bonne chose, mais il souligne la

nécessité que les choses se réalisent. Il informe que la commune a fait son travail, elle a notamment effectué des marques sur les trottoirs, afin d'informer les piétons et de leur indiquer la distance du passage souterrain. Il souhaite que le canton fasse maintenant son travail. Il pense que le giratoire doit se faire, de même que la signalisation. Concernant la motion, il remarque qu'elle parle d'une traversée sécurisée pour les piétons. Il est tout à fait prêt à soutenir cette proposition, mais il faudrait voir quelles sont les contraintes et quel est le temps nécessaire pour la réalisation. Le deuxième point de l'invite lui convient parfaitement. Pour ce qui est du troisième point, il pense qu'il est important et intéressant, notamment pour l'avenue de Châtelaine, et, si cette motion peut aider à pousser à l'élaboration de plans plus rapidement, il pense que ce serait tout bénéfique pour la commune. Le seul point qui le gêne est le premier concernant la traversée, il craint de se retrouver avec un projet très lourd qui empêcherait d'autres améliorations de se faire sur cette avenue.

Une commissaire (S) revient sur la lettre du 18 octobre adressée au DCTI. Elle remarque dans cette lettre que l'Etat, qui est propriétaire de la parcelle 1120, va construire un centre médico-pédagogique. Elle demande s'il faut attendre l'aménagement de tout ce quartier. Elle aurait aussi aimé en savoir plus sur cette parcelle, car elle ne sait pas où elle se trouve, et si des aménagements devront être fait par rapport à cela. Elle imagine qu'il y a une vue globale. Elle revient sur la possibilité d'une passerelle et prend l'exemple des Avanchets, où la passerelle est inutilisée et où des feux ont même dû être mis à ce passage. Elle demande s'il faut vraiment prendre le risque de construire une passerelle sachant qu'elle ne sera sûrement pas empruntée. Elle demande également ce que la commune a fait depuis l'accident en 2007. Elle n'a remarqué aucun changement, en passant en voiture, pour empêcher un tel accident de se reproduire.

M. Rochat répond que la commune a fléchi les parcours sur les trottoirs qui longent l'avenue de Pailly. Cela permet d'indiquer la distance qu'il reste jusqu'au passage sous-bois. La commune a également amélioré la mobilité piétonne à l'intérieur des zones d'habitation afin d'amener les gens au passage souterrain. Pour ce qui est de la passerelle des Avanchets, il rappelle que le maintien de cette dernière a été demandé par les habitants de ce quartier. Elle est utilisée, mais il n'a pas de comptage ni d'estimation. Il ajoute qu'elle est utilisée parallèlement au passage piéton, puisqu'il aurait été inimaginable d'avoir un arrêt de tram sans passage piéton. La mise en place d'une passerelle dépend beaucoup du contexte. Avec 250 mètres sans passage de chaque côté entre une zone d'habitations et une zone sportive, la passerelle pourrait tout à fait être intéressante et fréquentée. D'autres projets ont des passerelles parfaitement utiles. Concernant la parcelle 1120, le canton

a un projet de centre médico-pédagogique, il attire donc l'attention sur ces travaux pour saisir l'opportunité afin d'améliorer l'accessibilité piétonne.

18 janvier, audition de M. Auberson et de M. Baranyai, directeur des ponts et chaussées, office du génie civil, DCTI

M. Auberson remercie la commission de l'accueillir aujourd'hui. Il informe qu'il est en contact avec la commune de Vernier depuis fin 2009. La commune souhaitait qu'un projet soit étudié pour l'avenue de Pailly. La commune a transmis un projet de principe, une esquisse, qui a servi de base. Le but était de proposer un giratoire et de proposer des voies cyclables. Un premier projet a été soumis à la commune, qui avait des souhaits différents, ce qui fait qu'il a dû être revu. Le projet a ensuite évolué. Le département était prêt à faire la présentation du projet à la commune, mais celle-ci a souhaité prolonger le trottoir dans sa lettre du mois d'octobre. Le projet a donc dû être rectifié. Il sera présenté très prochainement et l'autorisation de construire devrait être déposée afin de commencer les travaux dans les meilleurs délais.

M. Baranyai distribue le plan du projet. Il informe qu'il fallait empêcher les traversées sauvages, c'est pourquoi une berne centrale a été imaginée. Il fallait aussi permettre un mouvement de véhicules pour l'accès au stade, ce qui a rendu le giratoire obligatoire. Sur les côtés, les trottoirs sont d'1,50 mètre et des bandes cyclables ont été dessinées sur la route. Cependant, ces aménagements sont modifiés et les bandes cyclables deviendront des pistes cyclables et les trottoirs auront une largeur de 3 mètres voire même de 4 mètres côté ville et un peu moins côté stade. Le giratoire au niveau de l'avenue du Crozet devient obligatoire du moment que la berne centrale va couper certains mouvements. Ce giratoire va aussi limiter un peu la vitesse et ainsi permettre un meilleur accès à l'avenue du Crozet. Une traversée piétonne a aussi été demandée et se trouve sous le viaduc. Il rappelle que la motion initiale demandait une traversée piétonne hors viaduc, mais, suite aux discussions avec la DGM notamment, l'idée était d'avoir un passage plus sûr sous le viaduc. Du côté du giratoire, la traversée piétonne se fait par le passage souterrain existant. Il ajoute qu'il existe à cet endroit une différence de niveau importante entre le chemin du Crozet et l'école de Balexert, ce qui fait que le passage souterrain permet d'arriver au niveau de l'école. Il estime que l'accessibilité au quartier est améliorée.

Le Président résume le projet en indiquant les points principaux. Il s'agit de la création d'une berne centrale, une requalification des trottoirs avec une piste cyclable, une traversée piétonne avec un passage sous le pont de l'Ecu

et la création du giratoire afin de modérer le trafic et de pouvoir se rendre vers le stade.

M. Auberson confirme l'ensemble de ces points.

Un commissaire (PLR) demande si la requalification améliore les bandes en pistes cyclables et ne touche rien aux autres voies de circulation.

M. Auberson répond que les autres voies ne sont pas touchées, il y aura le même nombre de voies de circulation.

L'auteur et premier signataire de la motion ne s'imaginait pas ce projet quand il a écrit la motion. Il demande pourquoi ce giratoire a été mis à cet endroit, bien qu'il y ait une nécessité pour les habitants venant de l'avenue de Crozet. Il demande pourquoi ce giratoire n'a pas été mis au niveau de l'entrée du stade de Balexert. De plus, il demande pourquoi un feu n'a pas été imaginé, puisque la distance entre les deux passages est toujours la même, soit d'environ 470 mètres.

M. Auberson répond qu'un giratoire n'est jamais imaginé pour une entrée privée, bien que ce soit un terrain et d'une école publique, il s'agit d'une entrée privée. D'autre part, l'objectif était d'empêcher les gens de traverser à cet endroit. La possibilité d'un passage au milieu a été imaginée, mais elle ne convenait pas.

M. Messager informe que la traversée devrait être nécessairement régulée et le problème est qu'elle est très proche de la voie d'insertion, ce qui demanderait aux automobilistes une double attention. Un tel aménagement est donc dangereux. Si la traversée est mise plus en amont, il risque d'y avoir un encolonnement de voitures avec un risque de non-visibilité du feu, ce qui crée une situation accidentogène.

Le Président demande des détails sur le financement.

M. Auberson répond que le projet est estimé à environ 2 millions de francs. Il est assuré avec le crédit de programme, il n'y a donc aucun souci de financement.

Le Président remercie MM. Auberson et Baranyai pour leurs explications puis les raccompagne. Il propose d'ouvrir la discussion et de passer ensuite au vote.

Débat et prise de position

Une commissaire (S) pense qu'avec cette présentation les deux premières invites trouvent une réponse. Pour ce qui est de la 3^e invite, elle pense que l'on peut la garder. Concernant l'invite Socialiste, elle propose de l'intégrer.

L'auteur de la motion et commissaire (UDC) est d'accord pour la 2^e invite. Cependant, il estime que la présentation ne répond pas à la 1^{re} invite, M. Rochat a d'ailleurs prétendu qu'une passerelle pourrait aussi être intéressante à cet endroit. Il pense donc qu'elle reste d'actualité. Pour ce qui est de la 3^e invite, il ne sait pas si elle doit rester dans cette motion, car il s'agit d'un problème plus global, il ne voit pas d'obligation de la maintenir. Il rejoint les propos du groupe Socialiste et pense que l'invite proposée peut être rajoutée à cette motion. Il garderait donc la 1^{re} invite.

Un commissaire (L) pense qu'une solution a été trouvée pour sécuriser cet axe, ce qui est le but premier de cette réflexion. Il pense que les murs du type de ceux du pont Butin sont passablement imposants et devrait éviter aux enfants de le traverser. Ce mur va également limiter la vitesse de circulation. Il souligne un point positif de ce projet, qui est le maintien de toutes les voies actuelles de circulation, en améliorant la situation pour les autres usagers. Pour ce qui est de l'invite Socialiste, il estime qu'elle a un intérêt, mais, par principe, il ne la soutiendra pas car il ne souhaite pas que l'on profite d'une motion sur un cas particulier pour glisser une invite sur une problématique cantonale. Il souhaite que le parti Socialiste propose une motion à part sur ce sujet.

Le groupe PDC pense que la motion garde sa raison d'être bien que les travaux vont être réalisés. Même si le projet ne va pas complètement dans le sens de ce qui était souhaité, il pense que c'est une bonne étape de faite. Il souligne le fait que M. Rochat craint que le vote de cette motion ralentisse les travaux, ce qui n'est pas le souhait du groupe PDC. Pour ce qui est de l'invite socialiste, il pense également que le titre de la motion ne peut pas être changé.

Une commissaire (Ve) informe que son groupe soutiendra cette motion. Elle partage l'avis du motionnaire de renoncer à la 3^e invite et d'intégrer celle du groupe Socialiste. Elle ajoute que le vote ne porte pas sur le titre d'une motion mais sur ses invites.

Le commissaire (MCG) informe que son groupe soutiendra cette motion. Il rejoint le motionnaire quant à la suppression de la 3^e invite. Pour ce qui est de l'amendement Socialiste, il pense également qu'elle devrait faire partie d'une nouvelle motion.

La commissaire (S) pense que le groupe des Verts a raison de rappeler qu'on a souvent mélangé plusieurs choses dans des projets de lois. Elle pense qu'une nouvelle motion fera qu'un nouveau débat devra avoir lieu et il s'agit d'une perte de temps. Elle conclut en informant que si tel est le souhait de la commission une nouvelle motion sera faite.

Mme Künzler informe que cette motion est un sujet qui lui tient à cœur. Elle pense qu'il y a un vrai problème d'aménagement du territoire à cet endroit. Elle souhaite que les premières mesures soient prises, qui correspondent à celles qui ont été exposées. Elle souhaite que les travaux soient réalisés dans les meilleurs délais. Pour ce qui est des écoles, elle est parfaitement pour avoir une vision de la sécurité.

Cependant, il s'agit de l'action de la DGM qui est là pour approuver les projets des communes. La mission est donc bien communale. Pour le moment, la DMG ne s'est occupée que des pistes cyclables et des collèges. Elle n'a rien contre une telle invite, mais souhaite qu'elle soit formulée différemment, en invitant par exemple le Conseil d'Etat à inviter les communes à faire le travail dans un temps très proche, car ce n'est pas à la DGM de proposer les mesures, elle doit uniquement statuer dessus. Toutes les mesures proposées par la DGM viennent des communes, la DMG n'est qu'une autorité d'approbation.

M. Messenger ajoute que la DMG travaille en collaboration avec les communes sur ces questions de sécurité. Chaque dossier est traité avec soin et diligence. Un dossier comme celui de la ville de Genève coûte entre 20 000 F et 50 000 F afin de donner lieu à un projet. Il informe qu'au niveau cantonal se trouvent 89 écoles primaires, 15 établissements secondaires et 20 cycles d'orientation. Le coût d'une telle étude est donc énorme.

Le Président met aux voix le retrait de la 3^e invite de la M 1810.

M 1810, retrait de la 3^e invite

Pour : 14 (1 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)

Contre : –

Abstention : –

Le retrait est accepté à l'unanimité.

Le Président met aux voix **l'intégration de l'amendement socialiste à la M 1810 qui consiste à « présenter au Grand Conseil un rapport sur l'ensemble des accès piétons scolaires du canton pouvant s'avérer dangereux ».**

Intégration de l'amendement socialiste à a M 1810**Pour :** 5 (1 S, 3 Ve, 1 UDC)**Contre :** 6 (2 PDC, 1 R, 3 L)**Abstentions :** 3 (1 R, 2 MCG)**L'intégration de l'invite socialiste est refusée à la majorité.**

Le Président met aux voix la motion **M 1810 dans son ensemble.**

M1810 dans son ensemble**Pour :** 10 (3 Ve, 2 PDC, 2 R, 1 UDC, 2 MCG)**Contre :** –**Abstentions :** 4 (1 S, 3 L)**La motion est acceptée à la majorité.**

Proposition de motion (1810)

en vue de sécuriser l'avenue du Pailly et l'accès à l'école Balexert

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
considérant :

- que 25 000 à 30 000 véhicules circulent quotidiennement sur l'avenue du Pailly;
- qu'entre le viaduc de l'Ecu et le pont du Pailly les automobilistes ne respectent que rarement la limitation de vitesse (60 km/h), principalement en raison de la topographie particulière de la route à cet endroit, formant une cuvette ;
- que du côté sud de l'avenue vivent plus de 4000 habitants dans un quartier en plein développement ;
- que du côté nord de l'avenue se situent une école primaire ainsi que des installations sportives, utilisées principalement par les enfants du quartier ;
- que seuls deux points de passages sont aménagés pour les piétons, le passage piétons sous le viaduc de l'Ecu et le passage sous voie passant sous le pont du Pailly. Ces deux points de passage sont distants de plus de 500 mètres l'un de l'autre ;
- la résolution R107 – 08.02 « Pour une avenue du Pailly sûre et respectueuse de la qualité de vie des habitants du quartier de Châtelaine et Balexert » votée à l'unanimité par le Conseil municipal de Vernier le 5 février 2008,

invite le Conseil d'Etat

- à réaliser une traversée sécurisée pour les piétons de l'avenue du Pailly entre le viaduc de l'Ecu et le pont du Pailly ;
- à procéder dans les meilleurs délais à la sécurisation de cet axe routier par des mesures provisoires et/ou permanentes.

Services techniques

Tél. +41 (0)22 306 07 50
Fax +41 (0)22 306 07 51

DCI

Office du génie civil
Service des routes
A l'att. de M. AUBERSON
Rue David-Dufour 5
Case postale
1211 Genève 8

V/réf :

N/réf : IMO/sbo/622.2

Vernier, le 18 octobre 2010

Concerne : Avenue du Pailly - avant-projet de construction d'un carrefour giratoire et élargissement des trottoirs

Monsieur,

L'avant-projet de construction d'un carrefour giratoire et élargissement des trottoirs sur l'avenue du Pailly nous est bien parvenu. Il a été attentivement observé par les services communaux concernés afin de vérifier son adéquation avec les objectifs de sécurité visés par le projet. Il nous semble nécessaire d'apporter deux modifications, une destinée à la sécurité des cyclistes et l'autre à celle des piétons.

Premièrement, l'insertion sur la piste cyclable conduisant au centre sportif de Balexert depuis le giratoire est potentiellement dangereuse car une collision avec des cyclistes se trouvant sur la piste cyclable – et ayant la priorité – pourrait se vérifier. Le cycliste n'ayant pas le droit de s'arrêter dans un giratoire se verrait obligé de forcer l'accès à la piste cyclable et serait ainsi responsable si un accident devait se produire. Afin de lui offrir un accès sûr à la piste cyclable, il serait opportun de décaler de 4 à 5 mètres la sortie du giratoire afin qu'une surface de présélection sur laquelle le cycliste puisse s'arrêter lui soit proposée. Il éviterait ainsi de s'immobiliser dans le giratoire ou de forcer l'accès à la piste cyclable.

Deuxièmement, à partir de la sortie du parking du centre sportif, l'avant-projet prévoit une piste mixte piétons-cyclistes (sans bordure) sur 60 mètres environ qui devient ensuite trottoir (avec bande cyclable marquée en bord de chaussée). Si l'on souhaite améliorer la sécurité des piétons empruntant ce trottoir, il est indispensable de l'élargir à au moins 2 mètres et de le délimiter de l'aménagement cyclable par une bordure. Cette mesure permettrait aux personnes qui se rendent à l'école ou au centre sportif de marcher côte-à-côte en toute sécurité.

Pour une question de cohérence, cet élargissement du trottoir doit concerner l'ensemble du tronçon allant de l'accès piétonnier et carrossable de l'école et du centre sportif de Balexert jusqu'à la rte de Vernier. Nous attirons en effet votre attention sur le fait que l'Etat de Genève est en train de faire des travaux sur sa parcelle privée 1120 afin d'y installer son Centre médico-pédagogique. Il apparaît donc opportun de saisir cette occasion qui, de fait, permettra aussi d'améliorer les conditions d'accessibilité piétonne de la clientèle de cette institution publique.

DCTI - Monsieur AUBERSON – 6 octobre 2010

L'opportunité d'un tel aménagement semble une évidence au vu des gabarits routiers projetés par l'avant-projet. En effet, sur une route à 60 km/h, la norme SN 640 201 prévoit 3,50 mètres de largeur pour le passage des poids lourds. Or, le projet affiche des quotas de 3,89 mètres, de 3,79 mètres et de 4,92 mètres ! Ces valeurs sont incompatibles avec la volonté de parvenir à un respect des vitesses et à une sécurisation des déplacements piétonniers et cyclables. Si un mur de séparation central est construit, ce qui aurait le mérite d'obliger les piétons à longer les trottoirs pour aller rejoindre les lieux de traversées aux deux extrémités du projet susmentionné, il apparaît logique d'offrir aux piétons des trottoirs qui puissent rendre leurs déplacements sûrs et confortables.

Nous estimons que ces deux modifications sont nécessaires pour que ce projet puisse réellement représenter un progrès pour la sécurité des piétons et des cyclistes qui se rendent à l'école de Balexert ou au centre sportif adjacent. C'est pourquoi, nous vous demandons de les intégrer dans cet avant-projet.

Nous vous remercions d'avance de l'attention que vous apporterez à ce courrier et vous prions d'agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.

Igor Moro
Responsable de la mobilité

Yvan Rochat
Conseiller administratif

Copie : Monsieur Charles-Henri Duboux, DCTI
Monsieur Santiago ACHI, DIM - DGM