

Date de dépôt : 29 mars 2017

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite urgente de M. Patrick Saudan : Rails de tram et accidents de vélo

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 17 mars 2017, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat la question écrite urgente qui a la teneur suivante :

En 2016, la presse s'est fait l'écho à deux reprises de chutes de cyclistes lors du franchissement de rails de tram (20 minutes du 05.01.2016 et TdG du 18.06.2016). Il semblerait que ces accidents soient relativement fréquents.

En 2012, un dispositif « vélostrail » (bandes de caoutchouc dans la gorge des rails qui se déforment au passage des trams mais non des vélos et insérées au croisement des rails par les pistes cyclables) avait été testé avec satisfaction par la DGM (TDG du 23.05.2012).

Mes questions sont donc les suivantes :

- 1) Combien d'accidents de vélo sont répertoriés par an sur des rails de tram ?**
- 2) Qu'en est-il du dispositif « vélostrail » ? Est-il prévu de l'implanter plus largement à Genève ? Et si tel n'est pas le cas, quelles sont les raisons qui ont conduit à son abandon ?**

Que le Conseil d'Etat soit vivement remercié par avance des réponses qu'il apportera à la présente question écrite.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

La base de données des accidents à disposition (MISTRA) ne donne pas les détails nécessaires pour juger de la responsabilité spécifique des rails de tram lors d'accidents. Il convient par conséquent d'être prudent dans les chiffres présentés ci-dessous.

Sur la période 2010-2015, 27 accidents, sur un total de 326 accidents impliquant des vélos, sont potentiellement en lien avec les rails de tram. Parmi ces accidents, 14 ont eu pour conséquence des blessés légers, 11 des blessés graves, et 2 n'ont pas fait de blessé.

S'agissant du système « vélostrail », il a été installé au quai de la Poste et au boulevard Georges-Favon dans le cadre de la réalisation de la ligne de tramway Cornavin – Onex – Bernex (TCOB) qui a fait l'objet d'une décision d'approbation des plans par l'Office fédéral des transports (OFT).

Le bilan de ce dispositif montre qu'il améliore de façon importante la sécurité des cyclistes qui traversent les rails. Sur le plan de l'entretien, il convient toutefois de relever que l'usure due au passage du tramway nécessite un renouvellement régulier de la couche de roulement. Les Transports publics genevois (TPG) indiquent également un risque de fragilisation du rail en raison du procédé de fabrication du dispositif.

Au vu des résultats positifs sur le plan de la sécurité de ce système, l'objectif consiste à le déployer à l'avenir dans d'autres secteurs critiques du réseau routier, tels que la place des Vingt-Deux-Cantons, la rue des Deux-Ponts, le rond-point de la Jonction, la rue du Stand, ou encore la place Bel-Air.

Toutefois, la société avec laquelle ce prototype a été mis au point n'ayant pas souhaité, pour des raisons de faible potentiel commercial, poursuivre le déploiement de ce système, la direction générale des transports (DGT) et les TPG recherchent activement d'autres solutions.

Un système dénommé « saferails » a particulièrement retenu l'attention des experts et pourrait constituer une solution intéressante pour assainir ces points noirs en matière de sécurité.

Ce dispositif, s'il est concluant, devra encore faire l'objet d'une validation de la part de l'OFT avant d'être mis en œuvre.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Anja WYDEN GUELPA

Le président :
François LONGCHAMP