



Signataire : Boris Calame

Date de dépôt : 6 octobre 2022

Question écrite

Quelles sont les règles qui s'appliquent aux marquages routiers des traversées pouvant être dangereuses, plus particulièrement pour les cyclistes ?

Nous avons vu apparaître, dans la soirée du 21 septembre 2022, des marquages routiers surdimensionnés sur la piste cyclable du quai Ernest-Ansermet, en amont de la bande cyclable qui traverse le pont Hans-Wilsdorf.

Lesdits marquages, réalisés dans les deux sens, correspondent au signal 1.30 (« Autres dangers » selon l'OCR) dans un dimensionnement et une déformation de type « kit scolaire » (signal 1.23 « Enfants » et « Ecole » selon l'OCR).

La mise en évidence du danger bien réel, pour les cycles, de traverser ce carrefour, tout particulièrement avec le trafic venant du pont Hans-Wilsdorf, est louable, mais semble contraire au principe même des marquages routiers.

Il est évident que la sécurité doit primer, toutefois cette réalisation crée de la confusion pour les cyclistes quant à savoir à qui est octroyée la priorité.

Pourtant, la présence au sol du marquage en rouge de la bande (traversée) cyclable et sa délimitation en jaune par une ligne discontinue démontrent une priorité des usagères et usagers de la bande cyclable sur tout autre trafic.

En effet, l'OCR dans son article 74a, précise notamment que « Sur l'aire d'une intersection, le marquage des bandes cyclables n'est autorisé que si la priorité est retirée aux véhicules qui débouchent sur l'intersection ». La situation du marquage actuel confirme alors une priorité « absolue » aux cyclistes et autres engins assimilés.

Du moment où le plus grand danger de collision provient effectivement des véhicules motorisés, qui viennent principalement du pont Hans-Wilsdorf

et accessoirement de la rue de l'Ecole-de-Médecine, qui n'ont pas la priorité sur les cycles, pourquoi l'indication du danger (bien réel) se limite-t-elle aux cycles et n'est-elle pas, pour le moins, adressée en priorité aux véhicules motorisés ?

Enfin, les signaux et marquages routiers font foi notamment en cas de collision. Dans le cas présent, la signalisation du danger, uniquement aux cycles, pourrait faire penser, en cas de collision, que le cycle aurait une responsabilité prépondérante.

Bien que le but de ce marquage « de sécurité » à l'attention des cycles est parfaitement louable, mes questions au Conseil d'Etat, que je remercie par avance, sont les suivantes :

- 1) Dans quelle mesure le marquage cité est-il conforme au droit de la circulation routière (LCR et OCR) ?**
- 2) Si ce marquage est conforme, même par dérogation, pourquoi ne pas l'appliquer à tous les usagers et usagères de ce carrefour qui est particulièrement dangereux pour les cycles qui empruntent la bande cyclable traversante ?**
- 3) En cas d'accident, lors de la traversée de ladite bande cyclable par un cycle et son franchissement par véhicule motorisé, à qui incombe la responsabilité au regard de ce nouveau marquage ?**
- 4) Dans ce cas de figure et d'autres dans le canton¹, le manque de visibilité, entre usagers-ères des aménagements cyclables et de la voirie, est avéré. Quels sont alors les moyens complémentaires exploitables, même de façon exploratoire, qui puissent permettre d'accroître l'attention des différents usagers et usagères, tout en renforçant le respect mutuel indispensable à la sécurité routière ?**

¹ On peut notamment penser aux intersections entre la partie cyclable des voies couvertes de Saint-Jean et la rue De-Miléant ou l'avenue de-Gallatin, mais aussi aux intersections entre la voie verte « Eaux-Vives-Foron » et le chemin de Grange-Falquet, le chemin de la Montagne, l'avenue de Bel-Air, le chemin de la Gravière ou encore le chemin du Foron où, pour ces derniers, le même marquage au sol est appliqué uniquement sur la partie cyclable.