

*Date de dépôt: 18 mai 2005*

*Messagerie*

## **Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la motion de M<sup>mes</sup> et MM. Christian Grobet, Rémy Pagani, Magdalena Filipowski, Erica Deuber Ziegler, Jeannine de Haller, Pierre Meyll et Cécile Guendouz concernant la sécurité sur les routes cantonales**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 27 août 2004, le Grand Conseil a adopté et renvoyé au Conseil d'Etat la motion 1372 amendée sur la base d'un rapport de la Commission des travaux du 4 juin 2004 (voir annexes).

### **Préambule**

Cette motion cite trois tronçons de route dangereux pour la circulation et comporte une quatrième invite demandant le recensement des autres objets nécessitant une amélioration en terme de sécurité routière. Le présent rapport conservera l'ordre de ces invites afin d'y apporter des réponses.

Pour rappel, cette motion a fait l'objet d'un rapport très complet de la Commission des travaux, qui reprend les auditions de MM. Haegler, ingénieur cantonal, et Christen, chef du domaine de la circulation de l'office des transports et de la circulation (OTC).

### **1. Viaduc de l'Ecu**

A titre liminaire, il convient de relever les points rendant la mise en place d'une glissière de sécurité difficile sur le viaduc de l'Ecu. Tout d'abord, il s'agit d'un axe utilisé par les convois exceptionnels. La largeur de la chaussée est également faible, environ 6,5 mètres. Or, la pose d'une glissière nécessite

une largeur minimale de 3,5 mètres par voie pour laisser passer les véhicules de sécurité.

Enfin, le service des ponts du Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement (DAEL) indique que l'ouvrage ne supporterait probablement pas la charge statique d'un tel aménagement.

A ce jour, la vitesse sur le viaduc est limitée à 50 km/h et des signaux de danger annoncent le double virage. Ces mesures permettent d'ores et déjà d'avertir les automobilistes du danger et de leur enjoindre la prudence.

Au cours des débats du 27 août 2004 au Grand Conseil, plusieurs propositions moins contraignantes qu'une glissière ont été avancées, notamment un système de bornes verticales utilisé en France. L'OTC est en contact avec le DAEL afin d'examiner un tel projet, qui est probablement le seul envisageable. Les résultats de l'étude visant à l'installation de bornes verticales sur la ligne médiane du viaduc ou une autre solution pour augmenter la sécurité de cet ouvrage sont attendus pour le courant du mois de mai 2005.

L'interdiction du trafic des poids lourds n'est toutefois pas envisageable du fait de la proximité de grands axes et de plusieurs zones industrielles. Il s'agit de permettre aux convois d'éviter des axes plus étroits sur lesquels les dangers pour les autres conducteurs seraient plus importants.

## **2. Viaduc du Pailly**

Le nouveau plan de marquage approuvé par l'OTC a permis de limiter la circulation sur le viaduc à une voie par sens, suite à l'introduction de nouveaux mouvements de circulation, notamment des tourner à gauche sur la route de Meyrin et l'avenue de Crozet. De plus, la vitesse a été limitée à 60 km/h.

Sur le milieu de la chaussée, un marquage interdisant la circulation a été dessiné.

Dès lors, la largeur des voies a été augmentée de fait et les risques d'accident sont maintenant limités. La pose d'une glissière de sécurité ne devient plus une priorité.

## **3. Route de Meyrin**

Le projet de tram Cornavin-Meyrin-CERN prévoit la création d'un site propre au milieu de la route de Meyrin. Une fois ce projet réalisé, à l'orée 2007, la présence d'une glissière centrale deviendra sans objet.

#### **4. Recensement des artères et des carrefours dangereux**

L'OTC, le service des routes et la gendarmerie collaborent sur des bases régulières afin d'améliorer les conditions de sécurité sur le territoire du canton. La problématique de la continuation d'une glissière sur la route Suisse vers le Jardin botanique a été examinée. Toutefois, ce tronçon est situé sur le territoire de la Ville de Genève et les aménagements sont donc à la charge de cette dernière.

Dans le cadre de cette collaboration, un groupe de travail a été mis en place entre l'OTC et la gendarmerie afin de recenser les carrefours et d'étudier les modifications qui peuvent y être apportées. Il convient également de relever que les causes de chaque accident grave sont examinées afin d'améliorer les conditions de sécurité et d'éviter qu'il ne se reproduise.

De manière générale, l'OTC préavise favorablement la création de nouveaux giratoires, partout où cela est possible. La mise en place de tels aménagements ne peut néanmoins pas se faire partout en raison de la nécessité de maîtriser les flux de circulation. Par ailleurs, dans de nombreux cas, ces réalisations impliquent d'empiéter sur des parcelles privées, comme c'est le cas au carrefour avenue de Thônex / route de Sous-Moulin.

#### **5. Conclusion**

Les services concernés portent une très grande attention à la sécurité sur les routes, qui est un domaine très important en matière de circulation. Dans ce sens, le programme de la Confédération intitulé « Via sicura » a été lancé par le Conseil d'Etat dans le cadre de l'Agenda 21. De nombreuses mesures sont à l'étude afin d'accroître au maximum la sécurité sur la route et de tendre à éliminer les décès ou les blessures graves.

Lors de l'instruction de chaque dossier d'aménagement routier, l'OTC porte une attention toute particulière à la question de la sécurité routière. Des améliorations régulières sont mises en place sur les tronçons dangereux et des contacts fréquents avec les divers partenaires permettent l'identification des sites à améliorer.

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

La présidente :  
Martine Brunchwitz Graf

Annexes :

*M 1372.*

*Rapport de la commission des travaux M 1372-A.*

# Secrétariat du Grand Conseil

# M 1372

*Proposition présentée par les députés :*

*M<sup>m</sup>es et MM. Christian Grobet, Rémy Pagani, Magdalena Filipowski, Erica Deuber Ziegler, Jeannine de Haller, Pierre Meyll et Cécile Guendouz*

*Date de dépôt : 31 octobre 2000*

*Messagerie*

## **Proposition de motion concernant la sécurité sur les routes cantonales**

Vu les graves accidents – dont un mortel – qui se sont produits au viaduc de l'Ecu après sa remise en service ;

Vu les mesures de sécurité prises sur les voies de grande circulation ;

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève

invite le Conseil d'Etat

1. à aménager d'urgence une glissière de sécurité sur le viaduc de l'Ecu, d'y interdire la circulation des poids lourds et de mettre en place des signaux indiquant qu'il y a danger ;
2. à aménager une glissière de sécurité sur le viaduc du Pailly à l'achèvement des travaux en cours ;
3. à aménager une glissière de sécurité au milieu de la route de Meyrin et recenser les artères de grande circulation qui mériteraient de bénéficier d'une protection (par exemple extrémité de la route de Suisse à la hauteur du Jardin botanique) ;
4. à recenser les carrefours situés sur le réseau des routes cantonales qui mériteraient d'être dotés d'un giratoire, comme l'intersection de l'avenue de Thônex et de la route de Sous-Moulin où un grave accident s'est produit il y a un an, et établir un plan de réalisation.

**Secrétariat du Grand Conseil****M 1372-A***Date de dépôt: 4 juin 2004**Messagerie***Rapport****de la Commission des travaux chargée d'étudier la proposition de motion de M<sup>mes</sup> et MM. Christian Grobet, Rémy Pagani, Magdalena Filipowski, Erica Deuber Ziegler, Jeannine de Haller, Pierre Meyll et Cécile Guendouz concernant la sécurité sur les routes cantonale****Rapport de M<sup>me</sup> Anita Cuénod**

Mesdames et

Messieurs les députés,

La Commission des travaux a examiné cette motion au cours de trois séances présidées par M. Claude Blanc avec la participation de M. Jean-Bernard Haegler, ingénieur cantonal du DAEL. Les procès-verbaux étaient tenus par M<sup>me</sup> Jacqueline Meyer.

Cette motion invite le Conseil d'Etat à étudier divers aménagements concernant la sécurité sur le viaduc de l'Ecu, celui du Pailly, au milieu de la route de Meyrin, compte tenu des graves accidents de circulation routière qui surviennent régulièrement dans notre canton. Elle demande aussi une étude portant sur le recensement du réseau des routes cantonales qui mériteraient d'être dotées d'un giratoire.

La commission a amendé cette motion, sans pour autant en changer le sens. La version originale et celle amendée et votée à l'unanimité figurent à la fin de ce rapport.

**Audition de M. Jean-Bernard Haegler, ingénieur cantonal, DAEL**

Cette motion, pour l'ingénieur cantonal, concerne l'OTC, car la mise en place d'éléments de sécurité sur des ouvrages où le dénivelé est important peut entraîner des difficultés graves en cas de nécessité d'intervention par les bouchons que créent les deux voies closes. Il ne s'agit pas d'un problème technique, mais de gestion des accidents et possibilité d'intervention.

L'aspect technique représente des investissements importants. Pour la route de Meyrin, citée, cela nécessiterait une demande de crédit. Quant aux giratoires sur les routes cantonales, la réalisation dépend du DAEL, mais la décision de telle création à des carrefours est essentiellement un problème de gestion de la circulation. Le giratoire pose notamment des problèmes aux transports publics, il peut citer des exemples qui ont obligés à poser des feux, ce sont toutes des décisions qui résultent de l'application d'un concept de circulation, avec priorité accordée à certains mouvements plutôt qu'à d'autres selon la nécessité de freiner, par exemple, l'entrée de véhicules en ville.

Le DAEL est disposé à étudier les possibilités techniques et géographiques, si un inventaire est dressé par le département de tutelle. Il rappelle que lors de la présentation du projet de loi pour le crédit de la glissière du pont Butin, la Commission des travaux de l'époque s'était inquiétée de savoir si le département allait proposer d'autres réalisations du même type sur le canton, pour une question d'esthétique et d'aménagement. Un amendement avait été voté pour une glissière métallique, mais une opposition nette était venue des milieux motocyclistes. Une glissière en béton a donc été construite. Sur le plan de la sécurité, les glissières amovibles sont dangereuses car elle sont constituées de câbles.

D'autre part, passant souvent sur le pont de l'Ecu, M. Haegler peut certifier d'une évolution favorable depuis la mise en place des mesures sur l'avenue du Pailly. Ce viaduc est suffisamment large pour le passage de convois exceptionnels avec glissière, mais tel ne serait pas le cas au pont de l'Ecu.

#### **Audition de M. J.-P. Christen, chef du domaine circulation, OTC**

Une glissière centrale au pont de l'Ecu semble très difficile à réaliser, il s'agit notamment d'un axe pour les convois exceptionnels. La largeur par voie doit être de 3,5 mètres au moins pour la pose d'une glissière centrale. La configuration des lieux est la raison de cette difficulté, l'OTC n'est pas opposé aux glissières dans son principe.

En ce qui concerne le viaduc du Pailly, un nouveau plan de marquage a été adopté. Le centre de la chaussée est neutralisé avec une seule voie dans chaque sens pour le transit des véhicules. La vitesse est passée à 60 km/h. La mise en place d'une glissière ne s'impose pas puisque 6 mètres sont neutralisés au centre de la chaussée.

Pour la route de Meyrin, le projet de tram prévoit le site propre au milieu de cette chaussée. Quant au recensement des carrefours, une étude est en cours à l'OTC, dépendante de la gendarmerie. Un groupe de travail met sur

pour avoir toutes ces informations au niveau du réseau cantonal. Pour créer un giratoire au carrefour avenue de Thônex/route de Sous-Moulin, il faudrait empiéter largement sur des parcelles privées arborisées.

### **Discussion et vote**

Après un débat sur la forme et quelques amendements dans ce sens, les commissaires, convaincus de l'importance que revêt la sécurité sur les routes cantonales, acceptent la motion amendée à l'unanimité (2 L, 2 R, 2 PDC, 1 Ve, 3 S, 2 AdG) et vous recommande de voter le renvoi au Conseil d'Etat.

### **Proposition de motion**

**(1372)**

#### **concernant la sécurité sur les routes cantonales**

Vu les graves accidents – dont un mortel – qui se sont produits au viaduc de l'Ecu après sa remise en service ;

Vu les mesures de sécurité prises sur les voies de grande circulation ;

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève

invite le Conseil d'Etat à étudier

1. l'aménagement d'urgence d'une glissière de sécurité sur le viaduc de l'Ecu, d'y interdire la circulation des poids lourds et de mettre en place des signaux indiquant qu'il y a danger ;
2. l'aménagement d'une glissière de sécurité sur le viaduc du Pailly à l'achèvement des travaux en cours ;
3. l'aménagement d'une glissière de sécurité au milieu de la route de Meyrin et recenser les artères de grande circulation qui mériteraient de bénéficier d'une protection (par exemple extrémité de la route de Suisse à la hauteur du Jardin botanique) ;
4. à recenser les carrefours situés sur le réseau des routes cantonales qui mériteraient d'être dotés d'un giratoire, comme l'intersection de l'avenue de Thônex et de la route de Sous-Moulin où un grave accident s'est produit il y a un an, et établir un plan de réalisation.