



Date de dépôt : 23 novembre 2022

Réponse du Conseil d'Etat
à la question écrite de Boris Calame : Signalisation des
itinéraires cyclables : quid du contrôle des indications données ?

En date du 14 octobre 2022, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite ordinaire qui a la teneur suivante :

Nous avons vu apparaître, depuis quelque temps déjà, une nouvelle signalisation directionnelle pour les cyclistes (type 4.50.5). Autant la démarche est bienvenue pour les nouveaux usagers et usagères, autant il se trouve que certaines orientations sont erronées.

Comme exemple : En rive droite de l'Arve, un signal directionnel situé à la rue des Deux-Ponts, peu avant le pont de Saint-Georges en venant de la Jonction, indique l'accès au centre sportif de la « Queue-d'Arve » par un itinéraire passant sous ledit pont et empruntant l'aménagement cyclable du quai Ernest-Ansermet (situé en rive droite), alors même que la « Queue-d'Arve » se situe, presque à même niveau, en rive gauche de l'Arve et que l'itinéraire cyclable logique serait de franchir ce même pont et non d'effectuer un long détour, de près de 1 500 mètres, en allant chercher le pont Hans-Wilsdorf.

Cette situation semble démontrer une apparente méconnaissance territoriale qui s'applique, notamment ici, à la mise en œuvre de l'optimisation des itinéraires cyclables et à un accompagnement cohérent des cyclistes.

Il semble alors nécessaire de préciser les processus de conception, de relecture et de contrôle in situ des supports de signalisation routière ou, ici plus particulièrement, cyclable et aussi de clarifier la façon de signaler puis de corriger d'éventuelles erreurs.

Mes questions au Conseil d'Etat, que je remercie par avance pour ses réponses, sont alors les suivantes :

- 1) Quels sont les processus d'élaboration, de réalisation et de contrôle de la signalisation d'orientation à l'attention des cyclistes et, plus largement, de la signalisation d'orientation routière ?*
- 2) Est-ce qu'un concept général de renforcement de la signalisation routière d'orientation, à l'attention des cyclistes, a été élaboré et, le cas échéant, est-il accessible ?*
- 3) Dans le cadre de la volonté bienvenue de renforcer l'attractivité des itinéraires cyclables, notamment au travers du balisage d'orientation, est-ce que les milieux concernés et autres utilisateurs sont consultés ?*
- 4) Quels sont les contrôles de « cohérence » qui s'appliquent lors de l'élaboration et après la pose desdits signaux et, le cas échéant, quelle est la façon qui s'applique pour signaler et corriger les éventuelles erreurs ?*

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

En préambule, le Conseil d'Etat souhaite préciser que les panneaux liés à la nouvelle signalisation directionnelle pour les cyclistes ont récemment été posés dans le cadre d'une mesure du projet d'agglomération de première génération, cofinancée par la Confédération et portant sur le jalonnement des pénétrantes cyclables d'intérêt cantonal. Cette mesure s'inscrit dans un projet plus large de jalonnement cyclable à l'échelle cantonale.

Dans ce contexte et s'agissant des processus d'élaboration, de réalisation et de contrôle, il est important de préciser que le jalonnement fait l'objet dans un premier temps d'un concept théorique général. Après validation de ce dernier par l'office cantonal des transports (OCT), la phase de déploiement débute dans un premier temps sur plans et est vérifiée et adaptée si nécessaire dans un second temps, en se fondant sur des reconnaissances de terrain effectuées à vélo. Si des défauts de conception sont constatés malgré le soin apporté aux étapes précitées, des rectifications sont bien entendu effectuées au fur et à mesure des vérifications sur site.

Concernant le passage par la rive gauche de l'Arve, ce dernier est effectivement plus direct, mais s'inscrit dans un espace restreint, où la mixité avec les piétons peut potentiellement générer des situations accidentogènes. C'est pourquoi l'OCT a décidé de ne pas promouvoir cet itinéraire dans le cadre du jalonnement.

Pour la signalisation d'orientation routière, l'OCT a établi un concept de jalonnement routier global, basé sur les principes de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, du 5 juin 2016 (LMCE; rs/GE H 1 21). Ce jalonnement a pour but de laisser les usagers de la route le plus longtemps possible sur les réseaux primaires et structurants, afin de pacifier les réseaux de quartiers en évitant les centres urbains et l'hypercentre de Genève. Il est en cours de réalisation sur le terrain, notamment pour ce qui concerne la ceinture urbaine, qui a été définie comme prioritaire par l'OCT. Cette phase devrait être terminée d'ici à la fin de l'été prochain.

Un concept général de renforcement de la signalisation routière d'orientation, à l'attention des cyclistes, a été élaboré via le jalonnement des pénétrantes cyclables d'intérêt cantonal et il se décline de la manière suivante :

Hierarchie des pôles à jalonnement en 3 classes :

- jalonnement des pénétrantes cyclables d'intérêt cantonal;
- jalonnement des pôles d'intérêts cantonaux et communaux (villes et villages);
- jalonnement au dernier moment des hameaux, centres sportifs, etc.

Les règles appliquées sont les suivantes :

- pas de jalonnement cyclable si le pôle est déjà jalonné pour les transports individuels motorisés, sauf s'il existe une infrastructure spécifique en dehors de la chaussée, un itinéraire alternatif (plus sécurisé, moins de trafic, etc.) ou un carrefour complexe;
- sans indication, le tout droit s'applique automatiquement;
- viser de jalonner les itinéraires les plus directs, mais prise en compte des aménagements cyclables (des itinéraires plus confortables et mieux sécurisés peuvent être proposés même s'ils sont légèrement plus longs);
- la déclinaison de ce concept sur le terrain est en cours d'élaboration en partenariat avec les communes, qui seront responsables de la pose et de l'entretien sur leurs domaines routiers respectifs.

Le concept de jalonnement cycliste a par ailleurs été présenté et discuté avec les associations actives dans le domaine de la mobilité douce et a également été soumis à la Fondation SuisseMobile, afin de vérifier sa cohérence générale vis-à-vis des règles de balisage recommandées par la Confédération.

Enfin, comme mentionné en introduction, le concept de jalonnement a fait l'objet de plusieurs vérifications, tant sur les plans que sur le terrain. Les éventuels problèmes constatés suite à la pose peuvent être directement remontés à l'OCT via les différents canaux : GE-Transports, courriers et courriels. Les points relevés sont analysés au fur et à mesure et, le cas échéant, corrigés.

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

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Michèle RIGHETTI

Le président :
Mauro POGGIA