



Date de dépôt : 7 décembre 2022

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite de Boris Calame : Quelles sont les règles qui s'appliquent aux marquages routiers des traversées pouvant être dangereuses, plus particulièrement pour les cyclistes ?

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, 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.*

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

A titre liminaire, il convient de préciser que le marquage réalisé récemment avec un signal d'attention est le fruit d'une concertation avec les représentants de l'association des parents d'élèves de la Jonction, inquiets de la continuité cyclable pour les adolescents utilisant leur vélo pour rejoindre le cycle de l'Aubépine par la piste cyclable le long du quai Ernest-Ansermet. Etant donné que l'ajout de ce signal d'attention est un succès en termes de sécurité sur les traversées de la voie verte, il a été décidé d'utiliser le même dispositif pour attirer l'attention des cyclistes dans ce secteur où ils passent d'un aménagement cyclable à un espace piétons/cyclistes sans partage de l'aire et franchissent un axe routier secondaire.

Depuis la mise en service du pont Hans-Wilsdorf, le carrefour du pont avec la rue de l'Ecole-de-Médecine a fait l'objet de nombreuses discussions dans le milieu professionnel de la sécurité routière.

Il s'agit d'un cas particulier d'aménagement dû à la fréquentation élevée de ce secteur et au croisement des différents parcours des usagers de l'espace public (véhicules individuels, transporteurs, vélos et piétons). En plus du nombre élevé d'usagers, il existe par ailleurs un décalage entre la section de la piste cyclable située en aval du pont Hans-Wilsdorf et celle en amont. En effet, les cyclistes circulant sur le quai Ernest-Ansermet depuis le passage Daniel-Baud-Bovy (Uni Mail) vers le pont Hans-Wilsdorf se retrouvent face aux véhicules, lorsqu'ils vont traverser le carrefour.

Ce contexte particulier a mené en 2017 à autoriser le marquage de la bande cyclable bidirectionnelle ainsi que d'une surface colorée rouge, afin de mieux signaler le parcours en « S » emprunté par les vélos sur la chaussée.

S'agissant de la conformité du marquage, il est important de relever que le « kit-attention » est un outil de signalisation, non encore intégré à l'ordonnance fédérale sur la signalisation routière, du 5 septembre 1979 (OSR; RS 741.21), mais en cours de développement, dont l'objectif est d'attirer l'attention des cyclistes, en particulier des vélos à assistance électrique (VAE). Ces derniers peuvent ainsi adapter leur comportement et leur vitesse dans un contexte où ils ne sont pas forcément en mesure d'anticiper les piétons (comme aux abords des écoles par exemple).

Il est par ailleurs prévu de renforcer la signalisation verticale au moyen de signaux « Cyclistes » (OSR 1.32) pour les véhicules venant du pont Hans-Wilsdorf, de la rue de l'Ecole-de-Médecine et du quai Ernest-Ansermet. Sur la conformité générale du carrefour, l'article 74a, alinéa 4 OSR règle les priorités pour une piste cyclable coupant une route secondaire, à condition

qu'il ait été voulu de manière exceptionnelle et par dérogation à l'article 15, alinéa 3, de l'ordonnance fédérale sur les règles de la circulation routière, du 13 novembre 1962 (OCR; RS 741.11), que les usagers de cette piste bénéficient de la priorité. Or, en l'espèce, c'est davantage dicté par une volonté d'attirer l'attention des différents usagers à la prudence comme le prévoient les articles 36 de la loi fédérale sur la circulation routière, du 19 décembre 1958 (LCR; RS 741.01), et 14 OCR, et ce quel que soit le type d'usager (cycle ou transports individuels motorisés), en tenant compte du cas particulier d'un aménagement cyclable bidirectionnel. Un groupe de travail va être mis sur pied pour concilier les objectifs de sécurité et pour améliorer la lisibilité des priorités à ce carrefour, tant au niveau des marquages que de la signalisation verticale.

Sur les sections où le « kit-attention » a été marqué, que ce soit sur ce carrefour ou sur d'autres aménagements, les analyses montrent que les conditions et les distances de visibilité n'ont pas été mises en cause dans le peu d'accidents survenus à cette intersection. Il s'agit aussi de signaler la difficulté des VAE à anticiper le parcours des piétons – et celui d'autres usagers – ainsi que d'adapter leur comportement et leur vitesse de circulation. A titre de mesures provisoires, des panneaux informatifs avaient par exemple été posés sur la voie verte, à proximité des intersections. Ils permettaient de rappeler aux usagers qu'ils se trouvaient sur un site mixte piétons/vélos, qu'ils devaient non seulement adapter leur vitesse, mais également donner la priorité aux piétons, et qu'ils n'avaient pas la priorité sur le franchissement des routes, sachant qu'il y a des trottoirs et la chaussée à traverser.

Le département des infrastructures (DI) suit également attentivement les réflexions que mène l'Office fédéral des routes (OFROU) sur les nouveaux marquages et les nouvelles signalisations verticales, en vue de les introduire le cas échéant à Genève sous forme de tests.

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