



Date de dépôt : 19 juin 2024

Réponse du Conseil d'Etat **à la question écrite urgente de Julien Nicolet-dit-Félix : Chantier du viaduc du Pailly et situations analogues – quelle planification et quelles mesures de protection pour les cyclistes ?**

En date du 31 mai 2024, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

Le 29 avril dernier débutait un chantier¹ de réfection des joints et de la peinture du viaduc du Pailly, sur l'avenue du même nom.

Or, un mois après l'ouverture du chantier, les usagers de cet axe constatent que les travaux sont à l'arrêt, que seule une modeste surface a été dégrappée au droit du P3 de Balexert et, surtout, que la signalisation rétrécit considérablement les voies de circulation automobile, incitant les automobilistes à empiéter sur la bande cyclable, y compris lorsqu'ils prennent le risque de doubler des cyclistes en infraction à l'art. 35 al. 3 de la LCR², pourtant particulièrement laxiste en comparaison des législations européennes³.

Ces dépassements sont d'autant plus dangereux que les cyclistes se retrouvent coincés contre les glissières du pont, sans échappatoire possible, et qu'une partie importante du tronçon concerné, dans le sens sud-nord, se trouve en montée.

¹ <https://www.ge.ch/document/avis-travaux-info-mobilite-viaduc-du-pailly-iv>

² https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1959/679_705_685/fr

³ Voir à cet effet les relevés de la campagne « Abstand ist Anstand / Ecart par égard » qui demande qu'une norme de 1,5 m soit clairement inscrite dans la législation suisse : <https://www.1m50.ch/internationalfr>

De façon plus générale, il est à noter que, bien souvent, les besoins de sécurité et de continuité des cyclistes sont mésestimés, voire ignorés, dans la mise en place des chantiers urbains, comme le révèle l'enquête de La Tribune de Genève du 24 avril dernier⁴, suite à un tragique accident.

C'est pourquoi je vous remercie de répondre aux questions suivantes :

- 1. Comment expliquer que, depuis plusieurs semaines, ce chantier soit à l'arrêt sans que le schéma préexistant de circulation (à l'exception de la dizaine de mètres concernée par le dégrappage) ait été réinstallé ?***
- 2. Comment expliquer que le rétrécissement des voies de circulation n'ait pas été clairement signalé, et qu'on n'y ait pas adjoint une interdiction stricte de dépassement des deux-roues ?***
- 3. Le Conseil d'Etat entend-il à l'avenir, lors de chantiers présentant les mêmes caractéristiques, imposer des mesures de sécurité et de protection des cyclistes efficaces, dans l'esprit de son rapport sur la M 2292⁵ ?***

Avec mes remerciements anticipés pour la qualité de vos réponses.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

- 1. Comment expliquer que, depuis plusieurs semaines, ce chantier soit à l'arrêt sans que le schéma préexistant de circulation (à l'exception de la dizaine de mètres concernée par le dégrappage) ait été réinstallé ?**

Les conditions météorologiques pluvieuses depuis le 6 avril 2024 expliquent l'arrêt du chantier, étant donné qu'il n'était pas possible pendant cette période de mettre en œuvre des travaux de ragréage, de pose de couche de résines et d'étanchéité dans les conditions exigées par les normes et les directives. Ces travaux ont pu redémarrer depuis le 4 juin 2024 grâce à la période de beau temps annoncée. Ils devraient être terminés dans le courant des vacances estivales.

⁴ <https://www.tdg.ch/geneve-les-chantiers-sont-ils-un-danger-pour-les-cyclistes-513705806398>

⁵ <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/M02292D.pdf>

En ce qui concerne le retour au schéma préexistant pendant l'arrêt des travaux, il apparaît plus approprié de maintenir les dispositifs de sécurité sur l'ensemble de la zone concernée, plutôt que de rouvrir des voies pour les refermer 50 mètres plus loin. Cela permet de garantir la sécurité de manière optimale pour tous les usagers. Cependant, afin d'améliorer le sentiment de sécurité des cyclistes, l'office cantonal des transports (OCT), en accord avec le maître d'ouvrage, a relancé l'entreprise chargée des travaux pour que cette dernière augmente le gabarit des voies de circulation entre les zones de travaux.

2. Comment expliquer que le rétrécissement des voies de circulation n'ait pas été clairement signalé, et qu'on n'y ait pas adjoint une interdiction stricte de dépassement des deux-roues ?

La signalisation provisoire de chantier mise en place est conforme aux directives de la norme VSS 40 886 et à l'ordonnance fédérale sur la signalisation routière, du 5 septembre 1979 (OSR; RS 741.21). Le dispositif de signalisation provisoire de chantier, mis en place par l'entreprise et validé par l'OCT, ne comprend pas de panneau « interdiction de dépassement », car ce dernier n'est pas nécessaire, étant donné les articles de loi qui définissent les règles de dépassement (voir les art. 10, al. 1, et 40, al. 3, de l'ordonnance fédérale sur les règles de la circulation routière, du 13 novembre 1962 (OCR; RS 741.11), ainsi que l'art. 35 de la loi fédérale sur la circulation routière, du 19 décembre 1958 (LCR; RS 741.01)). A noter par ailleurs que le panneau « interdiction stricte de dépassement des deux-roues » n'existe pas.

L'indication du rétrécissement des voies ne se révèle également pas nécessaire, le signal « Travaux » du dispositif mis en place annonçant soit des travaux exécutés sur la chaussée, soit des obstacles qui en résultent, soit des inégalités ou rétrécissements de la chaussée (selon l'art. 9, OSR). Le gabarit de 4 mètres de largeur a par ailleurs été maintenu tout le long du chantier jusqu'à l'avenue du Pailly dans les 2 sens.

3. Le Conseil d'Etat entend-il à l'avenir, lors de chantiers présentant les mêmes caractéristiques, imposer des mesures de sécurité et de protection des cyclistes efficaces, dans l'esprit de son rapport sur la M 2292 ?

Le Conseil d'Etat met tout en œuvre pour respecter l'esprit de son rapport sur la motion 2992 (M 2292-D), soit un renforcement des actions visant à sécuriser les déplacements en mobilité douce. Force est de constater cependant que des choix doivent être opérés au cas par cas et qu'il n'est pas toujours possible de prioriser tel ou tel usager de la route sur certains axes

fortement fréquentés, comme l'avenue du Pailly. Dans le cas présent, une déviation visant à assurer la sécurité des cycles aurait été trop longue pour franchir la route de Meyrin et une interdiction aux transports individuels motorisés (TIM) n'aurait pas été possible en raison de la charge de trafic.

Malgré un nombre de chantiers croissant ces dernières années, passant de 4 000 annonces en 2018 à 5 800 en 2023, le département de la santé et des mobilités (DSM) continue de mettre en œuvre des pratiques visant à intégrer plus efficacement des mesures de sécurité et de protection pour les cyclistes.

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-EL ZAYADI

La présidente :

Nathalie FONTANET