



*Date de dépôt : 29 février 2024*

## **Réponse du Conseil d'Etat** **à la question écrite urgente de Thierry Oppikofer : Panneaux** **indicateurs inutiles : à quel prix et pour quel avenir ?**

En date du 26 janvier 2024, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite ordinaire qui a la teneur suivante :

*Voilà près de deux ans, plus de trente panneaux électroniques d'information en matière de circulation ont été installés en divers points du territoire cantonal. Le 3 mars 2022, un article de la « Tribune » saluait avec enthousiasme cette arrivée d'une « technologie qui n'existe nulle part ailleurs ». Le 6 juillet 2022, le prestige du contrôle de la mobilité genevois s'étendait au Grand Genève et au-delà, avec un hommage du « Dauphiné libéré », relevant la pertinence de ce dispositif et signalant un imminent partenariat avec la société TomTom, ainsi que l'intervention de « caméras 360 ». L'objectif annoncé était d'aider par des conseils utiles en temps réel les usagers de la route, très en amont, à éviter les encombrements et zones de travaux qui égaient notre canton.*

*L'engouement pour cet Etat-GPS, à défaut d'être providence, est cependant vite retombé. Le 2 novembre 2022, la « Tribune » parle de panneaux « installés avec plusieurs années de retard » et qui « n'indiquent toujours rien ». A certains emplacements, par exemple sur la route du Pas-de-l'Echelle à Veyrier, on constate que le panneau surdimensionné (2,5 mètres de largeur) a été placé sur une petite route, à la sortie d'une zone d'habitation, masquant la visibilité des automobilistes qui en proviennent sur la piste cyclable très fréquentée. L'armoire électrique assortie gâche en outre la vue sur le vallon de Sierne. Bien entendu, le panneau n'a comme les autres affiché un message que deux ou trois fois en 22 mois, message imprécis au demeurant.*

*Mes questions sont dès lors les suivantes :*

- 1. Quel a été le coût exact de l'opération « panneaux de mobilité » à ce jour, en tenant compte de tous les éléments, y compris le coût d'installation et la consommation électrique au moment où la sobriété énergétique est de mise ?*
- 2. Comment ont été déterminés les emplacements et la dimension de ces panneaux ?*
- 3. Un bilan a-t-il été tiré à ce jour de cette expérience et les raisons de son échec patent ont-elles été établies ?*
- 4. Que compte faire le Conseil d'Etat pour corriger les défauts constatés, réparer les erreurs d'emplacement et de dimension et – si c'est possible – trouver une utilité à cette infrastructure financée par les deniers publics ?*

Je remercie d'ores et déjà le Conseil d'Etat des réponses qu'il voudra bien apporter à la présente question écrite.

## **RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT**

Les panneaux d'information variables (PIV) ont pour objectif de renforcer la sécurité routière par l'information aux usagers de la route et d'améliorer la fluidité du trafic. Ils complètent le dispositif d'information « Info Mobilité » qui existe depuis 2011 et qui est disponible sur application mobile ou sur Internet. L'affichage prévu sur les panneaux schématise les axes routiers principaux à proximité de leur emplacement et indique le niveau de fluidité de l'axe avec 3 couleurs (vert = fluide, orange = dense, rouge = saturé). Grâce à ces indications, l'automobiliste a la possibilité d'adapter son trajet en temps réel. A cet effet, 34 panneaux ont été installés sur les routes genevoises pour un coût avoisinant les 2 millions de francs (acquisition, installation et pilotage). La consommation électrique n'a pas encore été évaluée. Pour la diminuer, le concept d'utilisation prévoit l'extinction des équipements la nuit, une sélection de couleurs d'affichage spécifiques (avec un fond de textes noir pour éviter la circulation du courant) et le réglage de la luminosité à un niveau optimal pour assurer une parfaite lisibilité tout en limitant la consommation électrique.

L'office cantonal des transports (OCT) a élaboré les critères définissant l'emplacement des PIV. Ces derniers doivent être situés sur des axes à fort trafic, fréquentés au minimum par 6 000 véhicules/jour, et en amont de points décisionnels dans le trajet de l'usager pour que celui-ci puisse prendre connaissance de l'information et adapter son itinéraire en fonction des événements annoncés. Les PIV sont donc positionnés à proximité des jonctions autoroutières et de la ceinture urbaine ainsi que sur les axes définis par la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, du 5 juin 2016 (LMCE; rs/GE H 1 21), comme des axes structurants ou pénétrants. Ils doivent garantir un temps de lecture minimum de 4 secondes et accorder un laps de temps équivalent pour que l'usager prenne sa décision. A noter que 4 de ces panneaux sont installés à proximité du stade de la Praille pour gérer la mobilité en lien avec les manifestations sportives ou culturelles.

L'OCT a également dû tenir compte des contraintes liées à l'environnement urbain. Un panneau ne peut en effet pas être implanté à proximité d'un feu de signalisation ou des habitations (pour autant que possible) ainsi que d'un passage pour piétons. Ces critères expliquent notamment qu'un panneau n'ait pas été implanté sur l'avenue Louis-Aubert, axe routier de la ceinture urbaine.

La dimension des panneaux est contrainte par la taille du texte, déterminée par la législation routière pour assurer leur lisibilité par l'usager de la route, soit une hauteur de 160 mm pour une vitesse maximale autorisée de 50 km/h à 80 km/h. L'OCT a entrepris des tests sur le terrain avec différents gabarits pour s'assurer qu'à une hauteur de 3,50 m à 4,50 m, le panneau ne ressemble pas à un « timbre-poste », totalement invisible pour l'automobiliste. Etant donné que certains emplacements ne peuvent pas accueillir des panneaux de taille standard, des panneaux aux dimensions inférieures y ont été installés. A noter que tous ces éléments ont été pris en considération pour la mise en place du dispositif sur la route du Pas-de-l'Echelle à Veyrier.

La mise en œuvre de ces équipements implique le développement de 2 systèmes de contrôle/commande. La livraison de ces équipements est retardée par une des entreprises qui accuse un retard de 12 mois dans sa livraison. Ces systèmes seront livrés en mars 2024. Dès réception, ils seront testés pour permettre le déploiement des affichages des indices de fluidité du trafic comme initialement prévu, en complément aux différents messages d'information déjà affichés ces derniers mois pour la gestion des chantiers, des crues de l'Arve, des accidents ou des manifestations.

La mise en service effective et complète de ce nouveau dispositif d'information sera accompagnée par une campagne d'information et de sensibilisation à destination des automobilistes pour les accompagner dans la bonne utilisation du dispositif.

Pour votre complète information, en complément, le panneau situé sur la route de Chancy, à proximité de l'autoroute en sortie ville, affiche les indices de fluidité depuis l'été 2023. Il est à l'essai dans le but de recevoir les doléances des usagers de la route en lien avec sa compréhension. Il n'a à ce jour fait l'objet d'aucun courrier.

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

Le président :

Antonio HODGERS