

Date de dépôt: 30 juillet 2003

Messagerie

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la pétition intitulée « Halte au parquage sauvage = sécurité des piétons »

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 25 février 1983, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat la pétition 528 ci-annexée, sur la base d'un rapport de la commission des pétitions du 7 février 1983.

La pétition « Halte au parquage sauvage = sécurité des piétons » soulève de manière générale différents problèmes liés à la détérioration des conditions de déplacement des piétons, ainsi que les problèmes relevant de leur sécurité. De manière plus particulière, elle entre dans diverses considérations sur le stationnement sauvage.

1. Préambule

A titre liminaire, il convient de relever que le Grand Conseil a pris acte le 31 janvier 2003 d'un rapport du Conseil d'Etat sur la motion de M^{me} Françoise Saudan «sécurité des piétons, de nouvelles mesures sont nécessaires » (M 737-A). Ce rapport, repris partiellement dans ce document, indique clairement les efforts entrepris par le Conseil d'Etat afin de remédier aux problèmes auxquels sont confrontés les piétons, et les solutions qui ont été apportées.

Pour rappel, le nombre d'accidents mortels impliquant des piétons est passé de 17 en 1990 à 1 en 2000. En 2001, ce chiffre est malheureusement remonté à 8. Les causes d'accidents mortels de piétons sont principalement dues au droit de priorité non accordé sur les passages piétons et à l'inattention.

2. La nouvelle politique en matière de sécurité routière

Sur le plan fédéral, avec le projet « Vision Zéro » (zéro mort et zéro blessé grave), le Conseil fédéral s'est fixé comme but de réduire de moitié le nombre de tués et de blessés graves d'ici à 2010.

Sur le plan cantonal, cette politique s'est traduite par la création d'un groupe de projet « Sécurité Routière Durable » (SRD). Ce groupe a commencé à mettre sur pied deux cellules de travail distinctes réunissant les différents acteurs de la sécurité routière, dont l'Union genevoise des piétons (UGP).

Le programme de mesures à court terme que le SRD entend proposer pour améliorer la sécurité des piétons se présente comme suit :

- poursuite des mesures appliquées durant la décennie passée;
- mise en œuvre rapide des mesures préconisées par l'office fédéral des routes (OFROU) dans le cadre de « Vision Zéro » dont la formalisation ne requiert pas des travaux préparatoires complexes;
- lancement d'actions de communication à thèmes orientées « piétons » pour sensibiliser tous les usagers au respect des règles de la circulation à leur égard, à savoir :
 - la priorité à leur accorder sur les passages pour piétons;
 - la priorité à accorder aux véhicules par les piétons hors des passages;
 - la prudence à observer par les piétons lorsqu'ils s'engagent sur la chaussée.

3. Mesures appliquées ces dernières années pour accroître la sécurité des piétons

L'Etat de Genève et les communes ont fait des efforts constants pour accroître la sécurité des piétons depuis 1990. Ils ont ainsi pris les mesures mentionnées ci-après, qui répondent aux propositions formulées par les pétitionnaires :

- **zones à vitesse limitée** : des rues résidentielles ou des zones de rencontres (20 km/h avec priorité accordée aux piétons), ainsi que des zones 30 (30 km/h), ont été mises en place dans de nombreuses localités genevoises, tout comme des abaissements de vitesse de manière localisée. Un autre moyen pour réduire la vitesse dans les quartiers d'habitation a été généralisé. Il s'agit de la pose de décrochements verticaux et horizontaux, ainsi que de croisements rehaussés;
- **introduction du 50 km/h** : la vitesse a été abaissée à 50 km/h dans toutes les agglomérations du canton de Genève;
- **nouveaux passages piétons** : de nouvelles traversées piétonnes et des refuges sur les traversées de voies à fort trafic, particulièrement pour les routes d'une certaine largeur, ont été réalisés, tout comme des passages pour piétons régulés par des feux et des seuils de ralentissement. De plus, des kits école (marquage sur chaussée / diminution de la vitesse) ont été mis en place;
- **temps de passage plus longs pour les piétons aux feux tricolores** : la durée des temps « vert » pour les piétons aux feux tricolores peut être calculée à l'aide des normes professionnelles VSS (Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute / Association suisse des professionnels de la route et des transports). Toutefois, le canton de Genève a choisi d'optimiser les résultats de ces calculs afin d'améliorer le confort des piétons dans toute la mesure du possible, cela depuis 1990. L'ensemble des carrefours à signaux lumineux de Genève n'est pas complètement à jour, en raison des travaux de rénovation en cours;
- **abandon des feux clignotants donnant le passage à la fois aux piétons et aux véhicules** : un grand effort a été accompli depuis 1990 afin de supprimer ce type de feux de signalisation. Il subsiste sur certaines anciennes installations, en cours de rénovation, et sera supprimé dans les deux ou trois prochaines années. Toutefois, ce type de feux sera maintenu par endroits dans le but de garantir la capacité générale de fonctionnement d'un carrefour. Dans ces cas de figure, les règles sont strictes : il faut que la visibilité soit bonne, qu'il y ait peu de passage et un changement de direction du véhicule, ce qui réduit la vitesse;
- **prise en compte des besoins des piétons lors de tout aménagement routier important** : lors de tout aménagement routier, les besoins des piétons sont pris en compte, par le biais des préavis que l'office des transports et de la circulation (OTC) doit rendre pour tout nouveau projet

d'aménagement routier. Dans ce cadre, l'examen de la sécurité et des besoins des piétons revêt une importance particulière;

- **prise en compte des personnes handicapées et malvoyantes lors de la pose de blocs de bétons sur les trottoirs** : les normes professionnelles dans le domaine routier VSS, qui ont force de loi, donnent toute une série de directives concernant la pose d'aménagement sur les trottoirs. Elles prévoient, notamment, des largeurs minimales à respecter afin de laisser passer les personnes handicapées. Les besoins spécifiques de ces personnes sont pris en compte dans tous les projets réalisés, conjointement avec leurs représentants. C'est ainsi que tous les feux tricolores de Genève sont équipés de tactiles pour malvoyants ou que la mise en place du tram à la rue de Lausanne par exemple comprend toute une série de dispositions spécifiques à leurs besoins;
- **cheminements sûrs partout où cela est possible** : la sécurité est une priorité dans le cadre des aménagements routiers. Cela ressort des mesures prises par le canton ces dernières années (feux, seuils, marquages, etc.) et de la politique fédérale, notamment du programme « Vision Zéro »;
- **signalisation** : l'OTC a amélioré la signalisation pour les piétons ou celle qui indique leur présence. Ledit office se charge par ailleurs de l'entretien des feux. Il intervient dans les plus brefs délais, dès la connaissance d'une panne, et prend les mesures afin de garantir la sécurité de tous les usagers de la route. Le renouvellement des feux de signalisation est en cours. La visibilité de ces feux est nettement améliorée grâce à l'emploi de technologies récentes permettant une meilleure luminosité que les ampoules classiques utilisées par le passé;
- **amendes d'ordre plus dissuasives pour les récidivistes** : les amendes d'ordre sont régies au niveau fédéral par la loi sur les amendes d'ordre, du 24 juin 1970 (RS 741.03), et l'ordonnance sur les amendes d'ordre, du 4 mars 1996 (RS 741.031). Cette dernière contient dans ses annexes une augmentation du montant des amendes par rapport à ce qui était préalablement perçu, notamment en ce qui concerne le stationnement. Au regard de l'état de la législation fédérale, il est impossible de prévoir des amendes d'ordre plus dissuasives pour les récidivistes au niveau cantonal;
- **éducation** : la brigade d'éducation et de prévention (BEP) de la police, à l'appui de campagnes de large envergure lancées par des organismes

spécifiques tels que le Bureau suisse de prévention des accidents (BPA), sensibilise les jeunes aux dangers de la route;

- **plan directeur** : les communes initient des études en vue de l'adoption de plans directeurs des chemins pour piétons, conformément à la loi sur l'application de la loi fédérale sur les chemins piétons et les chemins de randonnée pédestre, du 4 décembre 1998 (L 1 60). Le plan piéton de la Ville de Genève recouvre à lui seul une part considérable des espaces publics urbains.

4. Mesures spécifiques appliquées au parcage sauvage

Le problème spécifique du stationnement sauvage est circonscrit par plusieurs mesures prises aux niveaux cantonal et communal. Elles se traduisent par deux types d'actions distincts :

- **préventif** : pose de potelets et d'épingles sur les trottoirs ou sur les places de stationnement réservées aux deux-roues, afin de rendre l'arrêt des voitures à ces endroits impossible;
- **répressif** : augmentation du nombre de contrôles effectués et de sanctions prises. A ce titre, les compétences des communes ont été accrues de manière à ce qu'elles puissent exécuter certaines tâches en ce domaine. Par exemple, la Ville de Genève a engagé un nombre croissant d'agents de sécurité municipaux, afin de se donner les moyens d'accroître le contrôle.

Les mesures spécifiques prises dans ce domaine se présentent comme suit :

- **stationnement sauvage sur les trottoirs** : l'article 41 de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière, du 13 novembre 1962 (RS 741.11), a été profondément remanié et interdit complètement le parcage sur les trottoirs, sous réserve du chargement ou déchargement de marchandises ou pour laisser monter et descendre des passagers pour autant qu'un espace d'au moins 1 m 50 soit laissé libre. Moyennant un contrôle suffisant, cette disposition contribue largement à améliorer la situation;
- **enlèvement des véhicules gênant ou mettant en danger les piétons** : suite aux modifications législatives apparues dans la loi sur la circulation routière et l'introduction du règlement sur la fourrière des véhicules, du 29 septembre 1986 (H 1 05.12), la police peut ordonner la mise en fourrière des véhicules qui gênent la circulation;

- **création d'un grand nombre de places de stationnement pour les deux-roues afin de libérer les trottoirs** : le nombre de places de stationnement pour les deux-roues a très nettement augmenté. A ce jour, la Ville de Genève, par exemple, compte 7700 cases deux-roues pour 9735 véhicules de ce type. Les efforts sont poursuivis en vue d'augmenter encore le nombre de ces places.

5. Conclusion

Le Conseil d'Etat accorde beaucoup d'importance aux piétons, acteurs les plus faibles de la circulation routière. De nombreuses actions ont été entreprises afin d'améliorer leur situation. La plupart des suggestions faites par les pétitionnaires sont ainsi prises en compte. Le Conseil d'Etat entend mettre à contribution tous les moyens susceptibles d'optimiser les résultats enregistrés, notamment en s'investissant dans la démarche « Vision Zéro », avec le concours actif des communes et des autres partenaires concernés.

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'ÉTAT

Le chancelier :
Robert Hensler

Le président :
Laurent Moutinot

Annexe : texte de la pétition 528

ANNEXE

P 528

PETITION AU GRAND CONSEIL HALTE AU PARCAGE SAUVAGE = SECURITE DES PIETONS

Constatant

- la détérioration croissante des conditions de dépassement des piétons, des deux-roues et des transports publics;
- l'augmentation annuelle de 6000 à 7000 véhicules motorisés;
- les nombreux accidents mortels survenus ces derniers mois à des piétons sur des passages dits de sécurité;
- l'indiscipline des conducteurs qui stationnent leur véhicule sur les trottoirs mettant ainsi en danger les piétons;
- l'occupation des stationnements pour deux-roues (vélos, vélomoteurs, motos) par des voitures obligeant les deux-roues à utiliser les trottoirs;
- les véhicules stationnés sur les bandes réservées aux Transports publics genevois,

les associations signataires demandent, étant donné le laxisme des autorités qui laissent faire, que soient prises rapidement toutes mesures visant à améliorer la sécurité des piétons et à lutter contre le parcage sauvage en vouant une attention particulière aux plus faibles dans la circulation : handicapés en fauteuil roulant, handicapés de la vue, personnes âgées, parents avec poussette et enfants.

Ce sont notamment (la liste n'est pas exhaustive) les mesures suivantes :

Parcage sauvage

- des mesures pour mettre fin au stationnement sauvage sur les trottoirs (application de la loi fédérale sur la circulation routière, article 43 et ordonnance sur les règles de la circulation routière, article 41);
- tenir compte des personnes handicapées ou malvoyantes lors de la pose de blocs de béton sur les trottoirs;
- amendes d'ordre plus dissuasives pour les récidivistes;
- l'enlèvement des véhicules gênant ou mettant en danger les piétons (application de l'arrêté sur l'arrêt et le parcage, article 45), ainsi que pour :
 - les véhicules stationnant sur les abaissements de trottoirs prévus pour les handicapés,
 - les véhicules bloquant les couloirs réservés des Transports publics genevois;

- renoncer aux feux clignotants donnant le passage à la fois aux piétons et aux véhicules motorisés;
- prévoir des temps de passage plus longs pour les piétons aux feux tricolores;
- prévoir des refuges pour piétons lorsque la rue dépasse une certaine largeur et que la circulation le justifie;
- réaliser des cheminements sûrs partout où cela est possible;
- appliquer la loi genevoise sur les routes qui demande de prendre en compte les besoins des piétons (et des deux-roues) lors de tout aménagement routier important;
- introduire dans les plus brefs délais le 50 km/h dans les agglomérations du canton;
- créer un plus grand nombre de places de stationnement pour les deux-roues (deux-roues légères et motos) afin de libérer les trottoirs;
- effectuer un meilleur entretien des systèmes lumineux des feux tricolores (difficulté de distinguer si le feu est rouge ou vert pour les piétons);
- mise en place de dénivelés surélevés (seuils) dans les quartiers d'habitation pour freiner la vitesse des véhicules (mesures autorisées par la jurisprudence de la loi fédérale sur la circulation routière.

Les mesures proposées devraient être instaurées comme l'un des volets d'un programme équilibré en matière de transport avec des aspects positifs aussi bien que les restrictions; une amélioration réelle des transports publics en même temps qu'une limitation de la circulation au centre-ville. (Recommandations de l'Organisation de coopération et de développement économique, au séminaire sur les transports urbains et l'environnement les 10-12 juillet 1979.)

Les pétitionnaires désirent être entendus par la commission compétente du Grand Conseil.

Association suisse des transports
Association suisse des invalides
Association des parents d'élèves de
l'école de Hugo-de-Senger
Association pour des pistes
cyclables
Association des vieillards, invalides,
veuves et orphelins

Communauté d'intérêts pour les
transports publics
Comité de lutte des handicapés
Groupement genevois des aveugles et
handicapés de la vue
Groupement logement-Plainpalais
Institut suisse de la vie
Pro-Infirmis
Union genevoise des piétons