



Date de dépôt : 1^{er} octobre 2025

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de Celine van Till, Thierry Oppikofer, Rémy Burri, Jacques Béné, Murat-Julian Alder, Jean-Pierre Pasquier, Philippe Meyer : Pour la sécurité des usagers, faisons la lumière sur nos routes

Rapport de majorité de Gabriela Sonderegger (page 3)

Rapport de minorité de Cyril Mizrahi (page 35)

Proposition de motion (2991-A)

Pour la sécurité des usagers, faisons la lumière sur nos routes

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
considérant :

- l’initiation du plan *OptimaLux*¹ en octobre 2022 ;
- que ce projet vise à baisser la consommation énergétique cantonale ;
- l’extinction totale et permanente du réseau d’éclairage public sur le domaine public cantonal qui en découle ;
- l’extension de cette stratégie, en tant que phase-pilote, jusqu’à fin 2024, y compris sur certains axes communaux ;
- les inquiétudes de certaines communes suburbaines vis-à-vis de ce projet ;
- la QUE 1949 relayant ces inquiétudes ;
- les problématiques de sécurité pour les usagers de la route et les risques d’accident ;
- la nécessité de concilier des mesures d’économie bénéfiques à l’environnement tout en veillant à assurer la sécurité,

invite le Conseil d’Etat

- à continuer et à développer le projet OptimaLux ;
- à examiner la pertinence d’équiper le réseau routier d’éclairages « intelligents », à capteurs de mouvements ;
- à examiner l’opportunité d’équiper l’ensemble du réseau public cantonal d’éclairages économes en énergie et à faible impact environnemental et d’inciter les communes à faire de même ;
- à examiner l’opportunité d’effectuer les marquages routiers avec des peintures luminescentes.

¹ <https://www.ge.ch/document/ateliers-participatifs-dans-six-communes-concretiser-optimalux-plan-ombre-lumiere-du-canton>

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Gabriela Sonderegger

La motion 2991 a été traitée par la commission des transports lors de quatre séances : les 6 mai, 20 mai, 10 juin et 26 août 2025, sous la présidence de M^{me} Gabriela Sonderegger et de M. Pascal Uehlinger. Les procès-verbaux ont été rédigés par M^{mes} Pauline Rey et Rania Nassereddine, qu'elles en soient chaleureusement remerciées.

Mardi 6 mai 2025

Présentation par l'auteure

M^{me} Celine van Till présente la motion M 2991 relative à la sécurité des usagers, déposée une année auparavant. Elle rappelle que cette motion fait suite au projet OptimaLux, lancé en 2022, ainsi qu'à l'initiative *La nuit est belle*. Dès cette période, elle a été interpellée par plusieurs personnes, notamment des personnes en situation de handicap et des cyclistes, qui lui ont fait part de leurs difficultés à se déplacer ainsi que d'un sentiment d'insécurité lié à l'absence d'éclairage public. Elle évoque sa propre expérience, expliquant qu'elle n'était pas à l'aise lorsqu'elle devait parcourir à pied, de nuit et sans lumière, les 600 mètres séparant son domicile de l'arrêt de tram, en raison de ses propres difficultés de mobilité. Elle mentionne également des retours nombreux concernant le pont Butin, où l'absence d'éclairage, corrigée depuis, posait des problèmes particuliers pour les piétons et les cyclistes. Elle précise que les lumières embarquées sur les vélos leur servent principalement à être vus, mais sont insuffisantes pour éclairer efficacement le chemin. Elle rappelle que l'extinction totale de l'éclairage public est prévue d'ici fin 2024. Elle avait déposé une question écrite urgente à ce sujet, soulignant les incertitudes suscitées dans certaines communes. Elle indique que des panneaux d'information ont été installés dans les zones concernées, mais que leur lisibilité laisse à désirer, du fait de leur taille réduite et de leur faible contraste (panneaux bleu foncé avec texte jaune en petits caractères). Elle souligne que l'extinction de l'éclairage soulève plusieurs interrogations en matière de sécurité routière, en particulier en lien avec la prévention des accidents, rappelant les nombreux accidents survenus en 2024. Elle attire l'attention sur les risques accrus pour la mobilité douce, et notamment pour les piétons, les personnes âgées, les enfants et les personnes en situation de handicap, qui peuvent ressentir un fort sentiment d'insécurité. Elle estime que cette situation

dissuade les personnes concernées de se déplacer, les poussant à rester chez elles.

Elle souligne la nécessité de concilier la réduction de la pollution lumineuse et les économies d'énergie avec la sécurité des usagers, en rappelant que la sécurité doit demeurer prioritaire. L'objectif de la motion est de trouver un équilibre entre les impératifs environnementaux et énergétiques, et les exigences en matière de sécurité. Elle lit ensuite un extrait d'un document publié par le TCS, qui résume le cadre légal en matière d'éclairage public à l'échelle nationale. Elle précise qu'il n'existe pas de réglementation fédérale sur l'éclairage des routes, la compétence en la matière étant dévolue aux cantons et aux communes. Ceux-ci se basent généralement sur les normes techniques de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports ou sur les directives de l'Association suisse pour l'éclairage. Ces normes ne sont pas juridiquement contraignantes, mais peuvent être prises en compte en cas de litige, notamment en matière de responsabilité. Par exemple, si un accident se produit sur un passage piéton mal éclairé, la collectivité pourrait être tenue pour responsable si l'infrastructure ne respecte pas les normes en vigueur. Elle exprime l'intérêt d'obtenir un état des lieux comparatif de la situation avant et après l'extinction partielle de l'éclairage, tant sur les plans énergétique et environnemental que sécuritaire. Elle s'interroge sur l'existence éventuelle d'études portant sur les économies réalisées grâce à la solution OptimaLux, et sur les effets concrets observés. Elle estime qu'il serait utile de recueillir des retours d'experts dans les domaines de la sécurité, de l'environnement et de l'énergie, ainsi que d'associer les communes concernées, qui sont en contact direct avec les habitants. Elle rappelle qu'environ 8500 points lumineux sont concernés par l'extinction et elle souhaite obtenir une mise à jour de la situation. Elle évoque enfin d'autres pistes technologiques pouvant offrir une solution équilibrée, telles que la peinture photoluminescente, les systèmes d'éclairage intelligent activés par capteurs de mouvement (déjà expérimentés dans d'autres pays ainsi qu'en Valais), ou encore l'utilisation de LED. Ces options pourraient permettre de réduire la consommation énergétique sans compromettre la sécurité des usagers.

Un député S souhaite obtenir des précisions sur le lien établi entre la série d'accidents survenue en 2024 et la question de l'éclairage public. Il relève que la motion se concentre essentiellement sur la thématique de la luminosité, alors qu'il s'agit probablement d'un facteur parmi d'autres. Il souligne que la visibilité sur la route est effectivement essentielle, mais estime que d'autres mesures pourraient également contribuer à améliorer la sécurité. Il mentionne notamment le respect des obligations d'éclairage pour les cyclistes,

l'utilisation de gilets fluorescents par les piétons, ainsi qu'une meilleure éducation des conducteurs de véhicules motorisés, parfois peu attentifs à la présence d'autres usagers de la route. Il regrette que ces éléments ne soient pas abordés dans la motion, qui se concentre presque exclusivement sur l'éclairage public. Il résume son propos en posant deux questions : d'une part, en quoi la série d'accidents de 2024 est-elle directement liée à l'éclairage et à la volonté de réduire la consommation énergétique et, d'autre part, la demande formulée dans la motion n'est-elle pas trop restrictive en écartant d'autres leviers potentiellement plus efficaces en matière de sécurité routière ?

M^{me} van Till répond que, bien que tous les accidents survenus en 2024 ne soient pas directement liés à la question de l'éclairage, le point commun reste la sécurité. A ce titre, elle considère qu'il serait erroné d'affaiblir celle-ci pour des raisons énergétiques. Elle mentionne qu'un accident s'est produit à proximité de Satigny, dans une zone où l'éclairage est susceptible d'avoir été éteint, bien qu'elle précise ne pas disposer de confirmation à ce sujet. Elle estime néanmoins que le lien entre sécurité et éclairage est évident. Concernant l'éducation des cyclistes et des piétons, elle reconnaît la pertinence du sujet, mais souligne la difficulté d'une application généralisée. Elle rappelle que la législation impose aux cyclistes de disposer d'un éclairage, obligation qui est fréquemment ignorée. Elle relève également qu'il serait irréaliste d'exiger de tous les piétons le port de gilets fluorescents ou lumineux, et elle doute que l'ensemble de la population accepte de se plier à une telle contrainte. Elle considère qu'il ne serait pas équitable de faire peser sur les usagers non motorisés une responsabilité qui relèverait aussi des autorités publiques.

Ce même député S demande des précisions sur la première invite de la motion, qui mentionne la nécessité « d'assurer un éclairage minimal et approprié ». Il souhaite savoir si cela se réfère à l'intensité lumineuse ou à un autre critère.

M^{me} van Till répond que cette notion pourrait effectivement concerner l'intensité lumineuse, notamment en distinguant les zones à forte et à faible fréquentation. Elle précise toutefois qu'il ne lui revient pas de fixer ces seuils, et qu'il serait nécessaire de s'appuyer sur des études spécialisées. Elle estime qu'une telle analyse permettrait de dégager des solutions équilibrées conciliant sécurité, écologie et économies d'énergie.

Un député MCG relève que la motion aborde la problématique sous l'angle de la sécurité, qu'il considère comme un aspect essentiel. Il souligne que l'absence d'éclairage peut générer un sentiment d'insécurité, voire un mal-être ou de l'angoisse, notamment dans les zones peu éclairées. Il estime que ce ressenti constitue un élément central ayant motivé le dépôt de la motion. Il demande à M^{me} van Till, sur la nature de ce constat, s'il s'agit d'une expérience

personnelle ou si elle a reçu des retours d'autres personnes évoquant des difficultés similaires. Il évoque également le cas des passages piétons mal ou peu éclairés, qu'il juge objectivement dangereux, en particulier en cas de mauvaises conditions météorologiques.

M^{me} van Till confirme avoir reçu plusieurs témoignages de personnes ayant exprimé un fort sentiment d'insécurité en lien avec le manque d'éclairage public. Elle précise que les retours concernent notamment les personnes âgées, les enfants et, de manière plus marquée, les personnes en situation de handicap. Elle indique que, lors de l'événement *La nuit est belle*, certaines personnes n'ont pas pu quitter leur domicile en raison de l'absence totale de lumière. Elle souligne les difficultés accrues rencontrées par les usagers de fauteuils roulants ou de déambulateurs, pour lesquels la mobilité devient particulièrement compliquée dans ces conditions. Elle évoque également l'exemple des abords d'un hôpital, où le passage piéton est peut-être éclairé, mais où l'éclairage du chemin d'accès reste insuffisant. Elle insiste sur l'importance d'assurer un éclairage cohérent sur l'ensemble du parcours, et non uniquement sur des points précis comme les passages piétons.

M. Gorce rappelle en préambule que la sécurité constitue un élément central de la démarche OptimaLux. Il précise qu'il n'a jamais été question, dans le cadre de ce projet, de mettre en danger les usagers de la route. Il souligne qu'il s'agit d'une démarche progressive, menée par étapes, conçue à la fois comme un test et comme un processus réversible. Un bilan est prévu en cours de déploiement, ainsi qu'au terme d'une année, secteur par secteur. Des ajustements ont été réalisés en cours de route, en fonction des retours reçus et des constats sur le terrain. Il cite l'exemple du pont Butin, dont l'éclairage a été rétabli à la suite d'échanges avec la commune de Vernier, ainsi que d'une question écrite qui avait été déposée. Ce cas a permis d'adapter la stratégie appliquée localement. Il précise que les communes ont été pleinement associées à la démarche : les plans d'extinction ont été présentés à chacune d'elles, et leurs remarques ont été prises en compte. Un travail minutieux a été réalisé point lumineux par point lumineux, afin d'identifier ceux qui devaient être maintenus ou éteints. Des « zones d'exception » ont été définies, notamment à proximité des EMS ou de bâtiments sensibles, dans lesquels le maintien de l'éclairage était jugé nécessaire. Il indique que l'éclairage des traversées piétonnes est systématiquement maintenu, y compris par un éclairage d'approche, afin d'assurer une visibilité adéquate. En matière technique, il précise que l'éclairage fonctionne selon une logique binaire : soit il est allumé, soit il ne l'est pas. Il n'est actuellement pas possible de moduler son intensité, car une lumière trop faible pourrait créer un faux sentiment de sécurité. Il rappelle que le projet OptimaLux concerne uniquement les routes

cantonales situées sur le territoire des 44 communes hors Ville de Genève, cette dernière n'étant pas concernée en l'absence de routes cantonales sur son territoire. Il souligne qu'avant même la mise en œuvre de ce projet, environ 30% du réseau cantonal n'était pas éclairé, sans que cela ne génère de remarques ou de problèmes de sécurité particuliers.

Il propose que le département soit auditionné par la commission afin de présenter plus en détail le projet OptimaLux, sa conception, son déploiement par étapes, ainsi que les évolutions apportées au fil du temps. Il précise qu'en fonction des retours des communes et de la population, le projet a été adapté, notamment dans les zones urbaines en périphérie immédiate de la Ville de Genève. Ces ajustements font l'objet d'une réflexion en cours pour développer une extension différenciée du projet. Il souligne que OptimaLux diffère fondamentalement de l'initiative *La nuit est belle*, cette dernière reposant sur une extinction totale de l'éclairage public. A l'inverse, OptimaLux consiste à éclairer les secteurs où cela est nécessaire pour la sécurité, et à éteindre là où la lumière n'est pas indispensable. Il précise enfin que le mode d'extinction utilisé repose sur le retrait de fusibles, ce qui permet une réactivation rapide (sous 24 à 48 heures) en cas de demande justifiée de la part d'une commune. Cette souplesse d'intervention a déjà permis des ajustements sur plusieurs territoires. Il conclut en réitérant la proposition de présenter une vue d'ensemble du projet à la commission, en insistant sur la prise en compte à la fois des enjeux environnementaux et des impératifs de sécurité.

Un député Ve relève que, parmi les solutions évoquées, certaines paraissent plus prometteuses que d'autres, notamment l'éclairage automatique. Il s'interroge sur l'existence d'expériences concrètes ayant abouti dans ce domaine, que ce soit sous forme d'automatisme ou d'éclairage activable à la demande via une application pour les personnes ressentant un sentiment d'insécurité. Il demande si des investigations ont été menées à ce sujet.

M^{me} van Till ne dispose pas de retours précis à ce sujet, mais elle mentionne que de telles solutions existent dans d'autres pays. Elle signale que certaines initiatives ont également été menées dans le canton du Valais et pense qu'il serait pertinent de les interroger à ce propos.

Un député UDC s'adresse à M. Gorce pour savoir si, dans le cadre du projet OptimaLux, la question des transports publics a été prise en compte. Il explique que plusieurs collègues ont exprimé un refus de travailler la nuit en raison de l'absence d'éclairage, évoquant une gêne importante à conduire dans ces conditions, avec des risques non seulement pour les conducteurs eux-mêmes mais aussi pour les autres usagers de la route. Il pose ensuite une question spécifique sur le pont Butin : il souhaite savoir si la réactivation évoquée concerne uniquement le pont ou également la route du pont Butin, en

particulier le tronçon allant du carrefour situé près du stand de tir jusqu'au pont, qu'il juge relativement dangereux et encore non éclairé sur une partie significative de la nuit. Il s'adresse également à M^{me} van Till, en lui demandant comment sa motion prend en compte les transports publics et si, parmi les nombreux retours évoqués, elle a reçu des témoignages d'usagers ou de conducteurs de transports publics se plaignant de l'absence d'éclairage nocturne.

M^{me} van Till répond qu'elle a reçu peu de retours directs en lien avec les transports publics. Elle précise que la problématique se pose surtout pour les trajets jusqu'aux arrêts, lors des déplacements domicile-travail. Elle mentionne également avoir lu un article évoquant des enjeux similaires pour les services d'urgence, actifs toute la nuit.

M. Gorce indique que, selon les données actuelles, 30% du réseau routier cantonal n'était pas éclairé avant même la mise en œuvre du projet OptimaLux. Il précise qu'à sa connaissance, aucune plainte n'avait été formulée par des conducteurs de transports publics concernant ces tronçons non éclairés, et qu'aucune dangerosité particulière n'avait été relevée. Il reconnaît toutefois que des chauffeurs ont pu faire part de leurs préoccupations à certains élus, sans que cela ait été formellement signalé au département. Il précise également ne pas être en mesure, pour l'instant, de distinguer les tronçons nouvellement éteints de ceux qui l'étaient déjà, en ce qui concerne le ressenti des conducteurs. Il considère que la question mérite d'être explorée plus avant. Concernant l'éclairage du pont Butin, il s'engage à vérifier les données et à fournir une réponse lors de l'audition du département.

Mardi 20 mai 2025

Audition de M. Olivier Dufour, vice-président de la FéGAPH, et de M. Eric Valélian, représentant de Procap Genève et membre du bureau de la FéGAPH

M. Dufour exprime la gratitude de la FéGAPH pour cette audition. Il rappelle que la motion en discussion, bien que déposée il y a plusieurs mois, soulève une problématique régulièrement portée par la fédération, à savoir la liberté de circulation des personnes vivant avec des incapacités. Il souligne que la suppression totale de l'éclairage public nocturne peut poser de sérieux problèmes à ces personnes. Le projet OptimaLux, auquel la motion se réfère, avait échappé à l'attention de la FéGAPH lors de son élaboration. Bien que la fédération ne conteste pas l'importance des enjeux environnementaux, elle observe que les mesures d'extinction de l'éclairage sont parfois décidées avec une certaine facilité, sans suffisamment prendre en compte les besoins spécifiques des personnes en situation de handicap.

Il mentionne plusieurs cas concrets, notamment celui des cyclistes sourds, pour lesquels l'oreille interne, liée au sens de l'équilibre, ne peut pas s'ajuster dans l'obscurité, entraînant un risque de chute. Il en va de même pour les personnes malvoyantes, qui peuvent se heurter à l'irrégularité des sols sans repères visuels suffisants. Il précise que des solutions techniques existent, et rappelle que la norme VSS SN 640 075 relative aux cheminements piétonniers, souvent mise en avant par la FéGAPH et le Club en fauteuil roulant, définit des exigences précises en matière d'éclairage. Depuis 2020, ces deux structures sont intervenues dans plus de 30 procédures relatives à des plans directeurs communaux ou des plans de quartier, en intégrant cette problématique de manière systématique. Il note une évolution dans les pratiques des communes, qui prennent davantage en considération ces enjeux, mais il estime que la motion aurait intérêt à préciser explicitement l'importance du respect des normes en cas de réduction ou suppression de l'éclairage. Il regrette également que les associations membres de la FéGAPH ne soient pas systématiquement consultées lors de l'élaboration des textes ou projets liés à ces questions. Il salue cependant l'amélioration récente dans ce domaine, certains services communaux et cantonaux sollicitant désormais plus régulièrement la fédération pour tester ou examiner les dispositifs prévus.

M. Dufour rappelle par ailleurs que, selon les statistiques, 22% de la population suisse vit avec une incapacité. A cela s'ajouteront progressivement les personnes âgées, dont la part dans la population atteindra 25% d'ici 2040, selon des chiffres relayés récemment par la presse. Or, l'avancée en âge s'accompagne souvent d'une diminution des capacités de mobilité, d'audition et de vision, créant de nouvelles vulnérabilités. Il insiste également sur les enjeux de sécurité. Les personnes handicapées sont exposées à des risques accrus d'agressions, comme en témoignent plusieurs études internationales. Il évoque à ce titre une agression dont a été victime un membre de sa famille dans un cheminement mal éclairé. Il souligne aussi la vulnérabilité accrue des personnes présentant un trouble du spectre autistique dans des environnements peu lumineux. Il conclut en cédant la parole à M. Valélian.

M. Valélian relate plusieurs agressions dont il a été victime, notamment en raison de son syndrome de Gilles de la Tourette, de son épilepsie et de sa vision réduite (il ne voit que d'un œil). Il décrit un tronçon mal éclairé entre Lancy-Centre et le Collège de Saussure, menant à son domicile, où l'absence d'éclairage l'a mis en difficulté. Il souligne que sa compagne, atteinte d'infirmité motrice cérébrale et de troubles psychiatriques, est également concernée. Il insiste sur l'importance d'un éclairage homogène et non éblouissant, afin de ne pas aggraver les troubles d'adaptation. Il décrit un sentiment d'insécurité constant, aggravé par les troubles neurologiques, et

explique que ces conditions peuvent intensifier ses symptômes. Il mentionne l'intervention ponctuelle de la police municipale, qui le connaît personnellement, mais évoque des interactions plus problématiques avec la police cantonale.

M. Dufour reprend la parole pour souligner que, pour les piétons, la problématique de la mixité des mobilités actives est déjà complexe de jour, et se trouve aggravée de nuit en l'absence d'éclairage. Il insiste sur le fait que la FéGAPH ne milite pas pour un éclairage intégral, mais plaide pour des extinctions qui respectent les exigences normatives. Il estime que les propositions formulées par la motion sont pertinentes, mais qu'elles gagneraient à intégrer explicitement les références aux normes en vigueur. Il mentionne également l'intérêt de s'inspirer de bonnes pratiques observées à l'étranger, comme dans certaines villes suédoises ayant développé des dispositifs innovants en matière de sécurité nocturne, à destination tant des personnes en situation de handicap que des femmes. Il conclut en soulignant que les normes évoluent, qu'elles sont établies par des professionnels, et qu'elles constituent une base de référence solide pour garantir un aménagement inclusif.

Un député PLR souligne l'existence d'une double problématique : d'une part, celle de l'éclairage public nocturne pour les personnes en situation de handicap et, d'autre part, celle de la pollution lumineuse, aujourd'hui traitée comme l'est le bruit. Il rappelle que, selon les données disponibles, 120 000 personnes souffrent de nuisances sonores à Genève, et que l'éclairage nocturne constitue également une atteinte aux rythmes naturels des humains comme des animaux. Cette prise en compte environnementale a conduit à l'élaboration de politiques publiques prônant la réduction de la lumière, lesquelles peuvent entrer en contradiction avec celles relatives à l'accessibilité et à la sécurité des personnes vulnérables. Il indique qu'en tant que magistrat communal, il a mis en œuvre un plan d'extinction partielle de l'éclairage public, à la satisfaction des habitants. Inspirée par l'exemple de la commune de Vernier, cette politique consiste à éteindre la lumière la nuit sur les axes secondaires, tout en maintenant l'éclairage des axes principaux et des passages piétons. Il s'interroge dès lors sur la manière de concilier ces deux objectifs de politique publique. Il exprime également sa surprise quant au lien établi entre lumière et sécurité. Il indique que plusieurs experts entendus à ce sujet ont conclu que les zones non éclairées présentent un taux d'infractions plus bas que les zones éclairées. Il demande si des études démontrant le contraire existent et, dans l'affirmative, qu'elles soient versées au procès-verbal. Il relève que cette divergence d'approche mérite d'être clarifiée.

M. Dufour répond que l'analyse des études évoquées nécessite d'examiner leur protocole, en particulier si la variable du handicap a été intégrée. A défaut, leur pertinence pour la problématique évoquée est discutable. Il rappelle que l'insécurité est, dans de nombreux cas, d'abord un ressenti subjectif. Ainsi, le sentiment d'insécurité exprimé par les personnes en situation de handicap ou par les femmes dans l'espace public reste une réalité, même si les statistiques globales contredisent l'idée d'un lien entre éclairage et infractions. Il cite l'exemple du plan directeur de la commune de Bernex, actuellement en phase d'approbation finale, qui traite explicitement des enjeux liés aux personnes sourdes et s'efforce de concilier réduction de la lumière et accessibilité. Il estime que les technologies actuelles, telles que les éclairages à détection de mouvement, permettent de sortir de cette logique binaire entre allumage permanent et extinction totale. Il rappelle enfin que, si les considérations environnementales sont fondamentales, les personnes vivant avec des incapacités font aussi partie intégrante de la biodiversité humaine, et doivent être prises en compte avec la même rigueur.

M. Valélian revient sur le lien entre éclairage et agressions. Il estime qu'il est difficilement contestable que la majorité des agressions de femmes surviennent la nuit. Il affirme également que les personnes handicapées sont plus fréquemment ciblées lorsqu'elles sont isolées dans des lieux non éclairés. Il salue l'effort de réduction des nuisances lumineuses dans une perspective écologique, mais estime qu'il y aurait lieu de mieux cibler ces efforts, par exemple en réduisant l'éclairage commercial nocturne ou en généralisant les dispositifs de lumière à déclenchement automatique. Il cite à ce titre l'exemple de Fribourg, où de tels dispositifs sont en place. Il évoque également un cas personnel à Bernex, où il a interpellé la mairie au sujet d'un chemin mal éclairé menant à l'association Cerebral, et où des lampadaires ont été installés par la suite.

M. Dufour annonce qu'une référence sur un exemple en Suède sera transmise ultérieurement. Il signale enfin que deux fiches techniques émises par le Cerema (organisme français spécialisé dans les aménagements publics) sont citées en pied de page du document transmis à la commission, en lien avec les problématiques d'accessibilité et d'éclairage.

Un député S déclare être gêné par la mise en parallèle entre les besoins de la faune et ceux des personnes, notamment en situation de handicap. Il exprime ne pas partager la position du député PLR sur ce point. Il estime qu'il faut certes prendre en compte les intérêts de tous, mais qu'on ne peut les mettre sur un pied d'égalité. Il considère que la motion est légitime. Il partage à titre personnel que, étant malvoyant, il a rencontré des difficultés à se déplacer lors de l'opération *La nuit est belle*, notamment en raison du manque d'éclairage

sur certains passages piétons. Il pose une question sur l'une des propositions de la motion, à savoir l'éventualité d'équiper le réseau routier d'un éclairage intelligent. Il souhaite savoir si, du point de vue de la FéGAPH, cette solution est compatible avec les besoins des personnes en situation de handicap, en particulier celles pour qui le manque d'éclairage est problématique, telles que les personnes malvoyantes ou épileptiques. Il s'interroge sur la pertinence d'un système qui s'allume au passage.

M. Dufour répond que, globalement, la FéGAPH observe que différentes communes fournissent des efforts dans le domaine. Il cite l'exemple de Carouge, où un plan lumière est en évolution, avec une réduction de l'éclairage vers le ciel et un recentrage vers le sol, ce qui permet déjà des économies et une baisse de la pollution lumineuse. Il indique que la technologie actuelle offre de nombreuses possibilités d'aménagement plus adaptées, mais que tout dépend des réglages choisis. Il rappelle que le projet OptimaLux propose des solutions intéressantes, mais que, dans son état actuel, il prévoit la suppression totale de l'éclairage sur certaines routes, ce qui peut paraître excessif au vu des besoins de certaines personnes. Il insiste sur la nécessité de trouver un équilibre et des mesures de compromis. Il confirme que des solutions technologiques existent, qui pourraient répondre à la fois aux préoccupations écologiques et aux besoins en accessibilité. Il précise également que la FEGAPH avait pris contact avec les organisateurs de *La nuit est belle* pour demander que la problématique des personnes handicapées soit intégrée, mais qu'il leur avait été répondu que cela serait « trop compliqué », et que cette dimension n'avait donc pas été traitée. Il estime que ce type de concertation est pourtant indispensable, notamment pour intégrer l'expérience des usagers. Il souligne que la notion d'*user experience* repose justement sur le ressenti direct des personnes concernées face à un dispositif. Il conclut en disant que la matrice de travail du projet OptimaLux est intéressante, et que les associations représentées par la FEGAPH sont prêtes à collaborer pour examiner concrètement les différentes situations, soulignant que ce n'est pas tout faux.

Un député S exprime le souhait d'organiser une audition complémentaire concernant le lien entre les défauts d'éclairage public et le sentiment d'insécurité ressenti notamment par les femmes. Il propose d'inviter une association œuvrant dans le domaine de la prévention des violences à l'égard des femmes afin qu'elle puisse faire part de son expertise sur cette problématique spécifique.

Un député PLR indique qu'une présentation avait été faite à l'attention des communes de Thônex et Chêne-Bougeries par deux spécialistes et les SIG, autour des enjeux liés à l'éclairage public. Il précise ne pas se souvenir des

noms des intervenants, mais s'engage à transmettre les données à la commission afin qu'elle puisse décider si elle souhaite les auditionner.

Le député S répond qu'il est preneur de ces informations et qu'il reviendra éventuellement avec une proposition de nom d'association à auditionner.

Mardi 10 juin 2025

Audition de M. Christian Gorce, directeur général de l'OCGC, DSM, et de M. Jean-Marc Roosens, directeur de l'entretien des routes, DSM

M. Gorce commence par rappeler qu'il a déjà participé à une première séance d'audition lors de la présentation de M^{me} van Till. Il indique qu'il a été proposé qu'il vienne présenter le projet OptimaLux, car il lui semble important d'expliquer la méthodologie qui a été mise en œuvre dans le cadre de la motion M 2991. Il précise que le périmètre du projet OptimaLux concerne exclusivement le réseau des routes cantonales. Il souligne que, sur ce réseau, certaines routes sont équipées d'un éclairage public alors que d'autres ne le sont pas. Avant le lancement du projet OptimaLux, il n'y avait pas eu de réflexion approfondie sur les raisons pour lesquelles certaines portions du réseau étaient éclairées tandis que d'autres ne l'étaient pas. Cette question s'est posée concrètement lors de la construction de nouvelles infrastructures routières. A ce moment-là, il fallait décider de manière explicite d'installer ou non un éclairage. L'installation de l'éclairage était alors décidée, en partie, en réaction aux plaintes ou remarques de riverains vivant jusque-là sans éclairage et qui s'interrogeaient sur cette modification.

A titre d'illustration, il cite la route de Jussy, qui mesure 8,5 kilomètres. Elle est équipée de pistes cyclables, mais elle n'est pas éclairée. Ce cas n'est pas isolé. Sur les 266 kilomètres de routes cantonales, on compte aujourd'hui 88 kilomètres qui ne sont pas pourvus d'un éclairage public. Cela signifie qu'un tiers environ du réseau cantonal est dépourvu d'éclairage, sans que cela ait donné lieu à des remarques ou à des problèmes spécifiques en matière d'accidentologie. L'ensemble du réseau des routes cantonales compte 8564 points lumineux. Environ 30% de ces points sont aujourd'hui équipés de lampes LED, ce qui répond en partie aux préoccupations mentionnées dans la motion M 2991. Concernant la consommation d'énergie, il indique qu'elle s'élève à environ 4 gigawattheures par an pour l'éclairage du réseau cantonal. Si l'on compare cette consommation à celle des ménages, cela correspond à peu près à la consommation de 1000 foyers. Pour ce qui est de l'ensemble du territoire cantonal, incluant les communes et la Ville de Genève, le total des sources lumineuses s'élève à 35 000. Cela représente une consommation annuelle d'environ 16 gigawattheures, dont le quart est imputable au réseau cantonal.

M. Gorce précise que la question de l'éclairage s'est posée à l'occasion de la réalisation de nouvelles infrastructures routières, même si ces réalisations sont peu nombreuses. Il explique que l'administration a souhaité analyser les effets de l'éclairage public, à la fois positifs et négatifs, et les mettre en regard des objectifs de différentes politiques publiques. L'éclairage, s'il peut apporter une amélioration en matière de visibilité et de sécurité, peut aussi engendrer des effets négatifs. Parmi ces effets, il mentionne des risques pour la santé humaine, une gêne potentielle pour le bien-être, une perturbation des rythmes biologiques des êtres humains, qui, selon lui, sont des animaux comme les autres, ayant besoin de phases de jour et de nuit, mais aussi des effets sur la biodiversité, la faune et la flore, qui nécessitent elles aussi des périodes d'obscurité pour se développer correctement. Il ajoute que l'éclairage soulève également des enjeux en termes de consommation d'énergie, ce qui est un aspect particulièrement important à l'heure actuelle.

Pour élaborer une stratégie d'éclairage public, cinq scénarios ont été étudiés. Le premier reposait sur la détection de présence ; un autre sur l'utilisation de systèmes de télégestion et de gradation permettant de piloter à distance les luminaires ; un troisième envisageait une extinction complète entre 1h et 5h du matin ; un quatrième proposait une extinction sauf dans les zones dites d'exception ; enfin, un dernier scénario envisageait une extinction totale de l'éclairage public. Ce dernier modèle a été expérimenté dans le cadre de l'événement *La nuit est belle*. Cependant, le projet OptimaLux s'en est rapidement distancié, car il était apparu nécessaire de maintenir un éclairage dans certains lieux jugés importants. La stratégie qui a été retenue par le Conseil d'Etat repose sur une extinction hors des zones d'exception. Cette décision a été formalisée lors de la séance du Conseil d'Etat du 20 octobre 2021. M. Gorce précise que certains endroits doivent impérativement rester éclairés en raison d'exigences normatives. Cela concerne notamment les passages piétons et leurs zones d'approche, les ouvrages souterrains et les quais de tram. Ces emplacements doivent rester éclairés, indépendamment de toute autre considération.

En dehors de ces cas normés, il a fallu identifier les lieux où l'éclairage devait malgré tout être maintenu, ce que le projet a désigné comme des zones d'exception. Pour les identifier, l'administration a mis en place une démarche de concertation et de test. Un appel à candidatures a été lancé auprès des communes. Six communes ont été retenues : Bernex, Carouge, Collex-Bossy, Lancy, Jussy et Versoix. Ces communes ont été choisies, car elles présentaient des caractéristiques territoriales diverses, permettant ainsi une évaluation représentative. Dans chacune de ces communes, des marches nocturnes ont été organisées. Des secteurs ont été éteints temporairement, et des résidents

volontaires ont été invités à parcourir les zones concernées de nuit, pour observer et exprimer leurs ressentis. Ces marches ont été suivies d'ateliers de discussion, au cours desquels les participants ont pu faire part de leurs impressions. A partir des retours récoltés, une matrice d'évaluation a été élaborée. Elle sert à déterminer si un secteur mérite ou non de conserver un éclairage. Cette matrice repose sur deux types de critères. D'un côté, des éléments relatifs à la configuration de la voirie : nombre de voies, présence et largeur des trottoirs, présence et nature des pistes cyclables, vitesse autorisée, volume de trafic et caractère multimodal de la voirie. De l'autre, des critères de sélection plus ponctuels, comme la visibilité, la pente, la sinuosité, ou encore la présence d'usagers vulnérables. Chaque point lumineux a été évalué à l'aide de cette grille. Pour chaque critère, un certain nombre de points étaient attribués, permettant d'aboutir à une note finale. Lorsqu'un point lumineux atteignait un certain score, il était intégré à une zone d'exception et devait rester allumé. L'ensemble des 8564 points lumineux du réseau cantonal a été analysé à l'aune de cette matrice. Il en ressort que 48% des points lumineux doivent rester allumés, tandis que 52% peuvent être éteints. Parmi les points maintenus en fonction, 96% le sont en raison d'exigences normatives et 4% parce qu'ils relèvent d'une zone d'exception. Cette stratégie permettrait une économie énergétique annuelle d'environ 2 gigawattheures. Une cartographie détaillée a été réalisée. A l'échelle du canton, tous les points lumineux sont représentés. Chaque commune concernée a reçu une carte de son territoire avec la distinction entre les points qui resteraient allumés et ceux qui seraient éteints. Cette information a été transmise aux 44 communes concernées, en dehors de la Ville de Genève, puisque les routes cantonales ne traversent pas son territoire.

A la suite de cette concertation, 90% des communes rurales ont approuvé la démarche. Quelques ajustements ont parfois été proposés. Les communes périurbaines ont manifesté plus de réserves, notamment en ce qui concerne les horaires d'extinction, en particulier durant l'hiver. Elles n'ont pas exprimé une opposition de principe à l'extinction, mais ont souhaité qu'elle soit limitée à certaines zones. On observe une distinction nette entre les communes rurales, favorables à la stratégie, et les communes périurbaines, plus prudentes. Tenant compte de ces retours, la stratégie a été adaptée. Dans les zones rurales, elle a été mise en œuvre telle que prévue. Dans les zones périurbaines, l'option retenue a été une extinction entre 1h et 5h du matin. Cette mise en œuvre s'est faite par étapes, selon un découpage en secteurs. Les secteurs 1, 2, 3, 4, 5 et 6 sont désormais opérationnels. Des bilans ont été réalisés pour les deux premiers secteurs. Ils montrent que la mise en œuvre s'est déroulée correctement, sans augmentation de l'accidentologie. Des ajustements ont été

effectués au cas par cas, à la demande des communes, en rallumant certains points jugés nécessaires. La méthodologie retenue repose sur un principe de réversibilité. Aucun démantèlement n'est effectué dans un premier temps. L'intervention consiste à enlever les fusibles des mâts à éteindre, ce qui permet un rétablissement rapide, en 24 à 48 heures, si une commune le demande. Pour la suite, une réflexion est en cours pour adapter cette stratégie aux spécificités des zones périurbaines. Les premières analyses ont commencé en septembre 2024. Une synthèse est prévue pour l'automne 2025, avant de retourner vers les communes concernées pour les consulter sur les adaptations proposées. Si leur accord est obtenu, la stratégie pourra être appliquée à l'ensemble du territoire cantonal, en tenant compte des particularités rurales et périurbaines. En 2027, l'objectif serait de procéder au démantèlement des candélabres jugés inutiles. Cette étape ouvrirait ensuite la voie à une réflexion plus globale sur le renouvellement des équipements, leur entretien et leur modernisation, notamment par le recours aux technologies LED. Parallèlement, une campagne d'information a été mise en place. Un blog sur le site ge.ch, une URL dédiée et des publications sur les réseaux sociaux ont été créés et des flyers ont été distribués dans les communes. Ils visent à informer la population et à sensibiliser aux enjeux liés à l'éclairage.

L'accent est mis sur la nécessité pour les usagers de se rendre visibles, quelle que soit la présence d'un éclairage, et sur les règles de sécurité à respecter dans l'espace public. Avant toute extinction, des précautions ont été prises. Des panneaux informatifs ont été installés sur les mâts d'éclairage éteints pour expliquer que leur inactivité ne résulte pas d'un défaut d'entretien. Des bandes réfléchissantes ont été posées sur les mâts et les glissières pour les rendre visibles. Dans certains cas, des bornes ont été installées pour matérialiser les obstacles. La possibilité de recourir à des marquages luminescents est également étudiée. Des tests sont en cours dans les locaux de la direction de l'entretien des routes. Ces marquages, qui se rechargent à la lumière du jour et restituent cette lumière la nuit, présentent un potentiel intéressant, bien qu'ils soient sensibles à la durée d'exposition au soleil, en particulier durant l'hiver. Leur mise en œuvre doit par ailleurs respecter des normes strictes en matière de signalisation routière. Il s'agit également d'un surcoût par rapport aux marquages habituels.

En conclusion, M. Gorce souligne que la démarche OptimaLux se distingue de l'initiative *La nuit est belle* en ce qu'elle prend en compte non seulement les enjeux énergétiques et environnementaux, mais aussi les impératifs de sécurité. Elle s'appuie sur une méthodologie rigoureuse, une concertation avec les communes et une approche adaptable. Il réaffirme que les besoins des usagers, des collectivités et de la biodiversité sont au cœur de

cette stratégie. Il se tient, avec M. Roosens, dont il rappelle qu'il est le directeur de l'entretien des routes, à disposition pour répondre aux questions, notamment techniques.

Un député S pose une série de questions, en précisant qu'elles concernent principalement la prise en compte des besoins de certains groupes vulnérables. Il mentionne spécifiquement les personnes en situation de handicap, les personnes âgées ainsi que les femmes, qui peuvent, selon lui, être particulièrement touchées par la décision de restreindre l'éclairage public. Il indique que ces considérations n'ont pas été particulièrement mises en avant dans la présentation précédente et demande des précisions à ce sujet. Il souhaite notamment savoir comment ces groupes spécifiques ont été pris en compte dans l'élaboration du projet. Il revient sur le choix stratégique d'extinction de l'éclairage public sur les routes cantonales, précisant qu'il comprend que les communes conservent néanmoins la possibilité d'appliquer une autre politique pour leurs propres routes. Il demande pourquoi il n'a pas été envisagé d'opter pour une solution telle que l'éclairage à la demande, comme le propose la motion discutée. Il aimerait savoir si ce choix stratégique d'extinction a été précédé d'une consultation ouverte, au cours de laquelle les personnes concernées, en particulier les groupes qu'il a mentionnés, auraient pu s'exprimer sur les différentes options à l'étude. Il poursuit en questionnant les modalités de consultation organisées après la décision de principe. Il se demande si, lors de ces consultations dites en aval, les personnes potentiellement vulnérables ont aussi été invitées à participer aux marches nocturnes ou aux ateliers organisés. Enfin, il aborde la question de l'accidentologie. Il fait remarquer que les routes cantonales qui étaient déjà non éclairées dans la situation initiale semblent être des routes de campagne, où la fréquentation piétonne est naturellement plus faible. Il s'interroge donc sur les données utilisées pour affirmer que l'extinction n'a pas d'impact sur la sécurité, et si celles-ci tiennent compte du niveau de fréquentation piétonne des différents axes.

M. Gorce répond d'abord sur la compétence territoriale. Il confirme que la stratégie d'extinction concerne uniquement les routes cantonales. Les communes, pour leur part, peuvent définir leur propre stratégie d'éclairage sur leur réseau routier. Elles peuvent ainsi adopter des politiques similaires ou différentes, tant qu'elles respectent les exigences normatives. Il souligne que l'obligation de maintenir un éclairage sur certains points, comme les traversées piétonnes ou leurs zones d'approche, s'applique aussi bien au canton qu'aux communes. Il rappelle que ces obligations relèvent de normes ou de directives, et ne peuvent donc pas être contournées. Concernant la concertation, il précise que, dans les six communes sélectionnées pour la phase pilote, l'ensemble des

personnes intéressées pouvaient s'inscrire pour participer aux marches nocturnes et aux ateliers qui ont suivi. Il indique que ces démarches étaient ouvertes à tous. En parallèle, une présentation de la stratégie a été faite devant le Conseil du déplacement, une instance qui réunit des acteurs concernés par les questions de mobilité. Cette stratégie a ensuite été validée à ce niveau. En outre, M. Gorce explique que des sensibilités particulières ont été signalées par les communes elles-mêmes. Certaines ont attiré l'attention sur la proximité d'un hôpital, d'une école ou d'un cheminement scolaire. D'autres ont évoqué des zones sportives. Ces remarques ont été prises en compte et intégrées dans l'analyse. Il indique que ce sont les communes, en tant qu'acteurs de proximité, qui sont les plus à même d'identifier ces besoins spécifiques et les populations concernées. Sur le plan de l'accidentologie, il reconnaît que les tronçons de routes cantonales qui ne sont pas éclairés sont souvent situés hors des zones densément habitées, ce qui signifie qu'ils sont aussi moins fréquentés par les piétons. Néanmoins, il précise que ces tronçons comprennent parfois des pistes cyclables ou des trottoirs, qui restent utilisés par des piétons. Il affirme que cela n'a pas posé de problème de sécurité jusqu'à présent. Par ailleurs, dans les zones villageoises ou les traversées d'agglomérations, des analyses spécifiques ont été menées pour déterminer si l'éclairage devait être maintenu ou pouvait être éteint. Certains points lumineux ont ainsi été conservés à la demande des communes en fonction de situations particulières. M. Gorce précise que, pour chaque commune, et pour chaque point lumineux, des discussions détaillées ont eu lieu avec les représentants locaux, afin d'évaluer la pertinence d'une extinction à cet endroit précis.

M. Roosens complète la réponse sur l'accidentologie. Il explique que la direction de l'entretien des routes a travaillé en étroite collaboration avec la police cantonale pour identifier les points noirs en matière de sécurité. Un recensement a été effectué après une année d'expérimentation de l'extinction de certains tronçons. Les résultats montrent qu'il n'y a pas eu d'augmentation des accidents liés au manque d'éclairage sur les segments qui ont été éteints.

Un député S demande confirmation concernant la méthode d'évaluation de l'accidentologie. Il souhaite savoir si les analyses comparaient effectivement la situation avant et après extinction sur une même zone.

M. Roosens répond par l'affirmative. Les études d'accidentologie ont été menées en comparant les données de la même zone, avant l'extinction de l'éclairage puis après sa mise en œuvre.

Ce même député S revient ensuite sur un point précédemment abordé. Il interroge à nouveau les intervenants sur le fondement du choix stratégique d'opter pour une extinction généralisée, sauf exception, plutôt que d'autres

modèles envisagés, notamment celui de l'éclairage déclenché à la présence, tel que proposé dans la motion.

M. Gorce explique que les systèmes de télégestion, comme ceux permettant un allumage à la demande, nécessitent l'intégration de technologies spécifiques à chaque point lumineux. Cela engendre une augmentation des coûts d'équipement, mais également une réduction de leur durée de vie utile, en raison de l'obsolescence programmée. Il précise que cette solution ne s'inscrit pas dans une démarche de sobriété technologique, laquelle a été privilégiée dans la stratégie retenue. Ces équipements impliquent également la mise en place de systèmes de pilotage centralisés, avec des logiciels spécifiques et des contrats d'entretien, ce qui alourdit et complexifie la gestion globale du réseau. Il aborde ensuite la question de la pertinence de l'éclairage à la demande sur les routes cantonales. Selon lui, cette solution n'est pas adaptée aux axes principaux du réseau cantonal, qui sont fortement fréquentés. Ces routes sont conçues pour accueillir un trafic conséquent, ce qui rend difficile le recours à des systèmes basés sur la détection de passage. Le volume de trafic, parfois dense, et la vitesse des véhicules compromettent l'efficacité de ces dispositifs, qui nécessitent un délai de déclenchement. Dans ces conditions, le système ne peut garantir une synchronisation fiable entre le passage d'un véhicule et l'allumage du luminaire. Il évoque également la complexité technique liée à l'interconnexion entre les réseaux électriques des routes cantonales et ceux des communes. Bien que chaque réseau ait ses propres candélabres, les câbles d'alimentation sont parfois partagés ou liés, de sorte qu'une action sur un tronçon peut affecter les autres. Ainsi, si un coffret électrique éteint l'éclairage entre 1h et 5h du matin dans un secteur, cette coupure risque également d'éteindre des éléments critiques, comme un passage piéton, sans possibilité de dissociation aisée.

Ce même député S demande alors s'il ne serait pas envisageable d'installer une horloge sur chaque luminaire individuel, afin de pouvoir les gérer indépendamment.

M. Gorce répond que cela nécessiterait l'installation d'environ 8500 horloges, soit autant que de points lumineux sur le réseau cantonal. Cette solution engendrerait un surcoût important et une complexité technique considérable. Il rappelle également que, du fait de l'interconnexion avec les réseaux communaux, une intervention sur le réseau cantonal peut avoir des répercussions involontaires sur les réseaux voisins. Il évoque à ce titre l'expérience de *La nuit est belle*, un événement annuel durant lequel l'ensemble des communes et le canton éteignent simultanément leurs éclairages publics pour sensibiliser à la pollution lumineuse. Ce projet montre bien la difficulté technique de gérer des extinctions partielles : si une seule des

45 communes ou le canton décide de ne pas participer, cela compromet l'extinction collective en raison de l'interdépendance des réseaux. Le choix stratégique d'OptimaLux visait donc à s'affranchir de cette contrainte et à garantir une gestion stable, tout en évitant une extinction totale comme celle imposée durant *La nuit est belle*. Il réaffirme l'importance des impératifs de sécurité. Contrairement à *La nuit est belle*, dans le projet OptimaLux, l'éclairage est maintenu sur les zones identifiées comme critiques : les passages piétons et leurs abords. Il souligne que cet éclairage est essentiel pour permettre aux usagers de la route, notamment les automobilistes, de détecter rapidement un piéton engagé sur la chaussée. Dans l'expérience de *La nuit est belle*, ces zones étaient elles aussi éteintes ; des panneaux clignotants avaient été ajoutés à titre de compensation, mais la situation n'avait pas été jugée satisfaisante, en particulier du point de vue des responsables cantonaux.

Le député S indique que ses dernières questions concernent la concertation menée dans le cadre du projet OptimaLux. Il souhaite savoir si la liste des acteurs qui ont été invités à participer à cette concertation est disponible, en particulier au niveau cantonal. Il demande s'il s'agissait de consultations publiques ou si des invitations ont été envoyées. Il aimerait connaître précisément quelles organisations ont été conviées à participer. Il demande également si un document de référence existe au sujet de cette stratégie adoptée par le Conseil d'Etat, et si ce document est accessible.

M. Gorce répond qu'il est tout à fait possible de transmettre ces éléments. Il rappelle l'existence d'un blog d'information hébergé sur le site de l'Etat à l'adresse optimalux.ge.ch, qui présente un certain nombre de contenus explicatifs concernant les objectifs du projet, sa méthode, et ses modalités de mise en œuvre. Il précise que les plans transmis aux communes sont disponibles, et qu'ils portent à la fois sur le concept général et sur les détails concrets. En effet, chaque point lumineux a été analysé individuellement. Il donne comme exemple un cas où trois points lumineux ont été conservés à un carrefour, mais où un quatrième situé un peu plus loin avait suscité une demande de la part d'un élu communal. Cette demande a été intégrée à la stratégie et ce point lumineux a été rallumé.

M. Roosens prend ensuite la parole pour illustrer cette démarche à travers le cas du pont Butin. Ce secteur avait initialement été concerné par une extinction de l'éclairage. A la suite de plaintes d'usagers signalant une cohabitation jugée dangereuse entre piétons et cyclistes sur le pont, une réflexion a été menée en concertation avec les communes. Une solution technique a été identifiée : comme il n'y avait pas de passage piéton sur le pont Butin, il a été possible d'intervenir sur le coffret électrique et d'y installer une horloge. Cela a permis de limiter l'extinction de l'éclairage à la tranche horaire

du cœur de la nuit uniquement. Il précise que d'autres ajustements similaires ont été réalisés dans d'autres lieux, en réponse à des observations postérieures à l'extinction.

M. Gorce complète cette intervention en évoquant une autre expérience, antérieure à la mise en œuvre de la stratégie OptimaLux. Il explique que le Conseil d'Etat avait, dans le cadre des mesures d'économies d'énergie il y a trois hivers, décidé d'éteindre certains tronçons du réseau cantonal. L'un de ces tronçons concernait la montée située après le Bureau des autos, en direction du plateau de Vessy, un tronçon traversant une zone boisée. Sur le plan énergétique et écologique, cette extinction faisait sens. Toutefois, des retours négatifs ont été reçus concernant la sécurité, en particulier de la part d'usagers à vélo qui se plaignaient de la dangerosité de cette portion de route sinueuse. Face à ces critiques, le canton a choisi de rallumer ce tronçon. Par la suite, lorsque la stratégie OptimaLux a été affinée à l'aide de la matrice d'analyse, ce tronçon a été évalué formellement. Il s'est avéré qu'il entraînait effectivement dans les critères d'une zone d'exception nécessitant un maintien de l'éclairage. Cette expérience a ainsi permis de valider a posteriori la pertinence de la méthode choisie, en confirmant que la matrice d'analyse permettait d'identifier correctement les zones où l'éclairage devait être conservé. M. Gorce insiste sur le fait que cette stratégie vise à équilibrer différents objectifs : réduire l'éclairage là où il est superflu, pour préserver la biodiversité et économiser l'énergie, tout en garantissant la sécurité. Il précise que les décisions ne doivent pas être prises de manière subjective en réponse à des revendications isolées, mais bien selon une méthode rigoureuse, documentée, et justifiable. Cela dit, lorsque les remarques des citoyens ou des communes s'inscrivent dans une logique cohérente, notamment en lien avec des populations spécifiques comme les personnes malvoyantes, âgées, ou encore les enfants empruntant un chemin de l'école, ces éléments sont intégrés à l'analyse, et peuvent conduire à maintenir ou à rétablir un éclairage localement. Il précise qu'il ne s'agit pas de s'enfermer dans une logique rigide ou dogmatique qui viserait à tout éteindre à tout prix, mais bien de procéder à une extinction sélective, réfléchie, et réversible. L'objectif est clair : n'éteindre que ce qui peut l'être sans compromettre la sécurité, et maintenir la lumière là où elle s'avère nécessaire. Il revient ensuite sur l'exemple du pont Butin. Ce pont dispose de pistes cyclables et de trottoirs de chaque côté, séparés par des mâts mais sans réelle séparation physique. Des observations ont montré que certains cyclistes remontent le pont en sens inverse, ce qui crée des situations conflictuelles et potentiellement dangereuses, tant pour les cyclistes circulant en sens normal que pour les piétons. Cette configuration n'avait pas été entièrement anticipée au départ, mais une fois identifiée, elle a conduit au rétablissement partiel de

l'éclairage sur cette zone, illustrant ainsi la souplesse et l'adaptabilité de la stratégie mise en place.

Un député PLR explique qu'il subsiste, selon lui, une incertitude. Il souhaite poser une question de portée générale à partir d'un cas personnel. Il indique qu'il y a quelque temps sa fille rentrait à pied après avoir pris le bus, mais que, depuis que l'éclairage a été coupé sur ce trajet, il doit désormais aller la chercher en voiture. Il précise que, selon ce qui lui a été dit, ce sont les SIG qui auraient décidé d'éteindre les lumières sur ce tronçon. Il souhaite donc savoir si les SIG ont effectivement le droit de prendre de telles décisions, ou si celles-ci doivent systématiquement passer par les autorités cantonales.

M. Gorce répond que les SIG jouent effectivement un rôle important, puisqu'ils assurent les tâches d'électricien et sont donc responsables de l'exécution matérielle des coupures ou remises en fonction, notamment en ce qui concerne les fusibles des luminaires. En revanche, il précise que ce ne sont pas les SIG qui décident de l'opportunité ou non de maintenir l'éclairage sur un tronçon du réseau routier cantonal. Cette décision relève du canton, dans le cadre d'une réflexion structurée qui repose sur l'analyse menée à l'aide de la matrice, ainsi que sur un dialogue approfondi avec les communes concernées. Il insiste sur le fait que cette responsabilité incombe bien à l'administration cantonale, et non aux SIG. Il ajoute ne pas savoir si, dans le cas particulier mentionné par le commissaire PLR, il s'agit d'un tronçon relevant du réseau cantonal ou communal. Il précise néanmoins que, pour le réseau communal, la logique est similaire : les décisions sont prises par la commune et non par les SIG. Concernant la situation personnelle évoquée, il indique que toute personne confrontée à une problématique de sécurité liée à un trajet mal éclairé peut en faire part à sa commune. Si celle-ci estime que la demande est fondée et légitime, elle transmettra l'information au canton. Si l'analyse confirme la pertinence de la remarque, un rallumage du point lumineux concerné pourra alors être décidé.

Un député Ve indique qu'il souhaite poser deux questions. Il commence par souligner que les enjeux liés à la lumière et à l'obscurité suscitent souvent des réactions émotionnelles importantes, car ces thématiques touchent à des perceptions profondes, parfois irrationnelles, mais qu'il convient malgré tout d'entendre avec attention. Il précise qu'en écoutant la présentation, il a l'impression que la dimension participative occupe une place centrale dans la démarche exposée. Toutefois, il remarque également que le fait même que des motions aient été déposées à ce sujet semble indiquer que le processus de concertation ne fonctionne peut-être pas aussi bien qu'espérer. Il évoque deux pistes déjà mentionnées, à savoir le rôle des communes en tant qu'acteurs privilégiés et l'existence d'un blog d'information. Il demande donc à avoir

davantage de précisions sur le fonctionnement concret du processus participatif, et souhaite comprendre comment a été trouvé un équilibre entre l'écoute de la population et l'objectivation des réponses fournies. Il poursuit avec une seconde question. Il s'interroge sur la possibilité de recourir davantage à des dispositifs d'éclairage individuels, portés par les usagers, plutôt qu'à un système d'éclairage collectif généralisé. Il demande si cette piste a été explorée, partant de l'idée que si chaque usager éclaire sa propre trajectoire, cela pourrait potentiellement éviter la nécessité d'éclairer l'ensemble des voiries, surtout lorsqu'il y a peu de passage.

M. Roosens répond d'abord sur la question de la sensibilisation. Il indique que l'aspect voir et être vu est effectivement traité dans le cadre de la démarche, notamment via le blog mentionné ainsi que des publications sur les réseaux sociaux. Il rappelle que les communes se trouvent en première ligne en ce qui concerne les retours de la population et qu'elles ont reçu de nombreuses sollicitations de la part des citoyens. Une fois les remarques transmises aux services cantonaux, ces dernières étaient examinées et, le cas échéant, traitées. Il mentionne également que de nombreuses demandes ont été adressées directement via le site internet du projet, auxquelles des réponses ont été apportées individuellement. Il ajoute qu'il existe aussi des témoignages positifs : plusieurs personnes ont exprimé leur satisfaction de voir disparaître ce qu'elles considéraient comme une nuisance liée à l'éclairage public. Enfin, il insiste sur le fait que l'objectif de la matrice développée dans le cadre de la stratégie était justement de fournir une base d'analyse rationnelle, permettant d'éviter des décisions reposant uniquement sur des impressions subjectives.

M. Gorce complète ces propos. Il confirme le caractère très clivant de la question de l'éclairage public. Il explique que certains citoyens sont fermement convaincus de la nécessité d'un éclairage généralisé, et que cette position découle d'une crainte qu'il estime légitime. A l'inverse, il indique que, lorsqu'il a été annoncé que seulement 50% des luminaires allaient être éteints dans le cadre de la stratégie, de nombreuses personnes ont fait part de leur déception, espérant que la mesure irait plus loin et que davantage de points lumineux seraient supprimés. Il affirme que le rôle des autorités n'est pas de prendre parti dans ces oppositions de points de vue, mais bien de développer une approche d'ensemble, cohérente et équilibrée, afin d'identifier ce qui constitue une bonne solution dans chaque cas. Concernant l'éclairage individuel, il rappelle que, de toute manière, un tiers du réseau routier cantonal n'est pas éclairé actuellement, indépendamment de la stratégie OptimaLux ou de la M 2991. Par conséquent, les usagers de ces tronçons, qu'ils soient piétons ou cyclistes, doivent déjà s'équiper de manière adéquate. Il cite en exemple les gilets réfléchissants ou les éclairages adaptés montés sur les vélos, qui sont

autant de moyens permettant d'assurer sa visibilité en l'absence d'éclairage public.

Un député LC souhaite obtenir une précision sur la portée de la motion. Il interroge les représentants auditionnés sur l'apport éventuel de cette motion à la démarche en cours : cherche-t-elle à introduire des éléments nouveaux ou bien est-ce que tout ce qu'elle contient est déjà en place ? L'objectif de sa question est de pouvoir déterminer de manière éclairée la position à adopter lors du traitement de la motion, selon qu'il s'agit d'un simple appui à des mesures déjà mises en œuvre ou d'un texte proposant des ajouts concrets.

M. Roosens répond en indiquant qu'un point mentionné dans la motion a effectivement suscité un nouvel intérêt, à savoir la question de la peinture luminescente. Il explique que cette piste avait été écartée assez rapidement dans un premier temps, à la suite d'essais peu concluants. Toutefois, il précise que les peintures de ce type ont connu d'importantes évolutions technologiques ces dernières années. En conséquence, des investigations sont en cours pour évaluer les conditions techniques, les lieux potentiels et les modalités d'un éventuel déploiement. Il confirme que cette dimension, présente dans la motion, est bien prise en compte et qu'il y a une volonté de la développer.

M. Gorce complète en précisant que, pour le reste de la motion, la démarche actuelle intègre déjà les éléments jugés essentiels. Il rappelle que la stratégie repose sur une matrice d'évaluation rigoureuse qui permet de déterminer objectivement les zones où un éclairage public doit être maintenu ou non, en respectant à la fois les normes et les exigences légales. Il insiste sur le fait que cette méthode est pensée pour être réversible : elle peut être ajustée au cas par cas, selon les besoins exprimés. Il ajoute que, par cette approche, le canton dispose désormais d'une orientation claire, structurée et justifiée en matière d'éclairage public, contrairement à la situation antérieure où certains tronçons étaient éclairés et d'autres non sans que cela repose sur une logique définie. Il conclut en affirmant que la stratégie actuelle, tout en étant adaptable, répond déjà selon lui aux objectifs poursuivis par la motion.

Mardi 26 août 2025

Discussion et vote

Le président rappelle que, concernant l'objet M 2991, aucune nouvelle audition n'est prévue et que la commission doit désormais passer à la discussion finale et au vote. Il demande aux partis de faire connaître leurs positions.

Un député Ve relève, aux vues des auditions réalisées, que certaines invites de la M 2991 apparaissent en décalage avec les pratiques actuelles et les

objectifs souhaitables, en particulier du point de vue environnemental. Il propose un amendement général consistant à remplacer l'ensemble des invites et à demander au Conseil d'Etat d'élaborer un « plan lumière cantonal ». Celui-ci aurait pour objectif de concilier les mesures d'économie avec la sécurité des usagers, tout en respectant l'autonomie territoriale des communes. Il précise que ce plan permettrait une meilleure adaptation aux réalités locales, notamment en ce qui concerne l'éclairage obligatoire des passages piétons, à l'exception de ceux situés en zone 30. Selon lui, un tel plan constituerait une évolution positive de l'actuel programme OptimaLux.

Une députée PLR remercie le député Ve de cette proposition. Toutefois, elle exprime un doute quant à la répartition des compétences, supposant que le plan lumière relève principalement des communes. De manière générale, elle se dit convaincue par la qualité des auditions tenues, qui ont permis de mettre en évidence la complexité des enjeux, avec, d'un côté, la sécurité des usagers nécessitant un éclairage et, de l'autre, la protection de la faune qui a besoin de l'obscurité. Elle reconnaît l'intérêt d'un plan global, mais insiste sur la nécessité de mieux définir ce qui relève des compétences des cantons ou des communes.

Un député PLR, se basant sur son expérience de magistrat communal, confirme qu'il y a deux niveaux d'autorité qui existent dans ce domaine, en premier les routes cantonales, qui relèvent exclusivement du canton, et de l'autre les routes communales, gérées par les communes dans le respect des normes légales, par exemple l'obligation d'éclairer certaines zones. Il cite l'exemple de la commune de Thônex, qui a choisi d'éteindre l'éclairage public de ses routes communales de 23h à 6h, à l'exception des passages piétons et zones de sécurité.

Un député LJS fait référence à la présentation de M^{me} van Till et indique que la motion comporte un trop grand nombre d'informations. Selon lui, le risque est que le Conseil d'Etat juge ce texte incohérent ou trop compliqué. Il précise tout de même que chacune des invites a du sens, mais qu'elles sont trop complexes une fois regroupées, ce qui nuit à l'efficacité de cette motion. Il se dit en faveur de l'entrée en matière proposée par le député Ve. Il indique qu'il est nécessaire de réaliser une simplification et une synthèse des invites. Il précise cependant que M^{me} van Till n'avait pas tort dans sa démarche, mais que la M 2991 gagnerait à être plus précise et simplifiée.

Un député LC rappelle que beaucoup des invites proposées figuraient déjà dans les réflexions du département et avaient fait l'objet d'études antérieures. Selon lui, l'unique élément véritablement pertinent dans la motion de M^{me} van Till concerne les peintures luminescentes. Il souligne que, si cette technologie n'était pas satisfaisante à l'époque, sa qualité s'est nettement améliorée

aujourd'hui et mérite l'attention du département. Il se déclare donc favorable à cette dernière invite.

Une députée S indique que le parti socialiste accueille cette motion avec bienveillance, mais estime qu'elle entre trop dans le détail. Elle cite en particulier la deuxième invite, portant sur le pont Butin, en estimant que la spécification de cette zone dans le projet n'est pas nécessaire. En effet, elle explique que les cyclistes et piétons sont déjà bien séparés de la circulation automobile. De plus, le pont Butin passe au-dessus du Rhône, qui est une zone à protéger. Elle propose donc de supprimer cette invite. De même, elle suggère de retirer la cinquième invite, qui est une règle plus générale, moins cohérente avec le reste de la motion, laquelle tend plutôt vers une adaptation à la réalité du terrain. En revanche, elle insiste sur l'importance d'interpeller les autorités au sujet du manque d'éclairage, qui peut constituer un problème de sécurité pour les cyclistes, les piétons et les personnes en situation de handicap. A son sens, ce point doit être conservé et soutenu.

Un député S déclare se rallier à la position de sa collègue.

Le président relève que l'amendement le plus restrictif et le plus simplifié est celui de du député LC, qui a pour objectif de ne conserver que la dernière invite de la M 2991, c'est-à-dire : « à examiner l'opportunité d'effectuer les marquages routiers avec des peintures luminescentes ».

Une députée S exprime son désaccord, car, selon elle, l'amendement général devrait être mis aux voix en premier lieu. Puis, elle précise qu'en cas de refus de l'amendement général, il faudrait alors procéder à un examen invite par invite.

Le président explique que l'amendement du député LC est celui qui va le plus loin, car il ne retient qu'une seule invite, alors que l'amendement général du député Ve reprend plusieurs invites proposées dans la M 2991. Il demande ensuite l'avis du département sur cette question.

Un député Ve indique ne pas disposer de connaissances approfondies sur le programme OptimaLux, mais estime qu'un « plan lumière cantonal » pourrait en constituer une suite logique.

Le président précise que le plan OptimaLux répertorie l'ensemble des points lumineux et que l'Etat dispose déjà des informations nécessaires sur les plans communaux. Il fait la distinction entre les points lumineux intouchables pour des raisons de sécurité et ceux qui peuvent être modifiés.

M. Maudet confirme ces explications.

Ce même député Ve ajoute avoir discuté avec la commune de Carouge, qui avait rencontré des difficultés avec ce plan, car elle avait été contrainte

d'éclairer certains passages piétons situés en zone 30. Il considère qu'il existe donc une marge de progression à ce sujet.

Le président rappelle enfin que cette question touche directement à l'autonomie communale et, dans ce cas, à l'autonomie de Carouge.

M. Favre ajoute qu'il est nécessaire d'éclairer les passages piétons, y compris dans les zones 30, dès lors qu'ils existent.

Le président confirme au député Ve que son amendement sera soumis au vote.

Un député S rappelle que le Grand Conseil a récemment voté un contreprojet à l'initiative piétonne, centré sur la problématique des besoins des personnes en situation de handicap. Il précise qu'il considèrerait déjà que ce projet n'allait pas assez loin. Selon lui, la motion actuelle aborde précisément ces enjeux, si l'intérêt environnemental est bien pris en compte dans le plan actuel, la dimension relative aux personnes en situation de handicap reste embryonnaire. Il souligne que l'absence d'éclairage peut constituer un frein réel à la mobilité de ces personnes, notamment pour les personnes malvoyantes ou souffrant de troubles de l'équilibre. Il précise qu'il ne s'agit pas seulement d'un sentiment d'insécurité, mais d'une peur concrète de se blesser. Il insiste donc sur l'importance de soutenir une politique qui garantisse la sécurité des piétonnes et piétons.

Le président demande au député S de donner son avis sur la position de la commission consultative pour la diversité biologique, qui recommanderait une extinction généralisée de l'éclairage nocturne.

Le député S explique qu'il est certes important de prendre en compte l'intérêt environnemental, mais il souligne qu'actuellement aucune pondération n'est faite entre la protection de la faune et la sécurité des usagers. Il indique que c'est pour cela qu'un arbitrage est nécessaire et que le texte mérite d'être soutenu.

Une députée PLR explique avoir été convaincue par la présentation du plan OptimaLux et se dit favorable pour en tenir compte dans les invites. Elle s'interroge cependant sur la vision actuelle selon laquelle les usagers ne devraient pas avoir à fournir leur propre éclairage. Elle pense qu'il serait intéressant d'inciter davantage les cyclistes à s'équiper de lampes plus puissantes et de sensibiliser les piétons à cette question pour qu'ils utilisent également des lampes individuelles.

Une autre députée PLR estime que la première invite est trop générale (« assurer un éclairage minimal et approprié aux abords des routes et des passages pour piétons »). Elle indique que les autres invites permettent de supprimer celle-ci. Elle propose de conserver uniquement les invites 3, 6, 7 et 8.

Le président relève que l'avant-dernière et la dernière invite sont presque identiques.

Une 3^e députée PLR rétorque qu'il existe une différence entre les deux.

Un député S indique partager en partie l'avis de la députée PLR. Il argumente qu'il est effectivement nécessaire que les véhicules soient correctement équipés, comme l'exige le droit fédéral. En revanche, il s'oppose à l'idée d'imposer un équipement lumineux aux piétons, ce qui ne serait pas conforme au droit fédéral. Il indique qu'ils ne peuvent pas exiger cela des piétons, sauf peut-être dans des cas particuliers, notamment en zone rurale. Selon lui, une telle mesure ne peut pas s'appliquer dans les zones urbaines. Concernant la première invite, il propose un amendement consistant à remplacer la formulation « aux abords des routes » par « assurer un éclairage minimal et approprié des trottoirs, cheminements piétonniers et passages piétons ».

Le président demande si « cheminements piétonniers » inclut également des zones telles que les chemins aux abords des rivières.

Ce même député S précise que son amendement vise surtout les zones rurales et les abords des routes. Il ajoute que les bandes piétonnes situées le long des routes rurales devraient être explicitement éclairées. Il reformule sa proposition par : « assurer un éclairage minimal et approprié des trottoirs et aménagements piétonniers aux abords des routes et des passages piétons ».

Une députée PLR rappelle que le plan lumière prévoit déjà une sélection délibérée d'espaces éclairés ou non éclairés. Elle exprime son doute quant à l'application d'une telle invite, notamment dans les communes qui ont déjà défini leurs propres zones d'éclairage. Selon elle, une telle mesure concernerait essentiellement les routes cantonales.

Un député LC exprime son inquiétude quant au chevauchement des compétences entre communes et canton. De plus, il indique que le département travaille déjà sur plusieurs questions soulevées dans ce projet et il considère qu'il n'est pas nécessaire de lui dicter ses actions. En effet, il dit que les autorités cantonales et communales réfléchissent déjà aux enjeux de sécurité. Enfin, il renouvelle sa proposition de supprimer toutes les invites, à l'exception de la dernière relative aux peintures luminescentes.

La députée PLR estime que ses propos précédents ont été déformés par le député S. Elle précise qu'il existe des situations où l'éclairage n'est pas nécessaire et où il serait préférable de sensibiliser les usagers à s'équiper eux-mêmes. Elle souligne que la plupart des vélos ne sont munis que de lumières de visibilité, ce qui est insuffisant pour assurer la sécurité. Elle maintient sa position sur l'invite 1, qui est selon elle trop large, y compris dans sa version

amendée par le député S, car cela engloberait l'ensemble des trottoirs, alors que tous n'ont pas besoin d'un éclairage permanent. Elle propose de remplacer la première invite par la formulation suivante : « à continuer et développer le projet OptimaLux ». Elle considère que cela montrerait que la commission prend en compte le travail accompli par le département.

Le président considère que le plan OptimaLux ne peut pas être amélioré davantage.

Une députée PLR précise que sa proposition s'appuie sur la présentation faite lors des auditions, laquelle indiquait que le plan n'était pas un dispositif figé mais un outil dynamique susceptible d'être amélioré.

Le président approuve et prend note de l'amendement de la députée.

Un député S déclare qu'il rejoint en partie la position de la députée PLR. Il continue en expliquant que la formulation « assurer un éclairage minimal et approprié » laisse une marge de manœuvre, mais l'intérêt des piétons n'est pas suffisamment pris en compte. Il se dit étonné qu'aucun consensus ne se dégage sur la sécurité des piétons. Il annonce vouloir ajouter un sous-amendement à l'amendement proposé précédemment par la députée PLR, visant à ajouter : « en tenant compte davantage de la sécurité des piétons et piétonnes ».

Le président met aux voix l'amendement général du député Ve à la M 2991 :
à élaborer un « plan lumière cantonal » visant à définir des modalités d'éclairage optimales permettant de concilier des mesures d'économie avec la sécurité des usagers dans le respect de l'autonomie territoriale communale.

Oui : 2 (2 Ve)

Non : 10 (2 UDC, 4 PLR, 1 LC, 2 MCG, 1 LJS)

Abstentions : 3 (3 S)

L'amendement général est refusé.

Le président met aux voix l'amendement du député LC proposant de ne maintenir que la 8^e invite de la M 2991, à savoir :

« à examiner l'opportunité d'effectuer les marquages routiers avec des peintures lumineuses. »

Oui : 4 (1 LC, 2 MCG, 1 LJS)

Non : 7 (3 S, 3 PLR, 1 UDC)

Abstentions : 4 (2 Ve, 1 UDC, 1 PLR)

L'amendement est refusé.

Une députée PLR répète son amendement, qui est : « à continuer et développer le projet OptimaLux ». Elle précise que cet amendement a pour objectif de remplacer la première invite.

Un député S répète à son tour son sous-amendement qui consiste à ajouter : « en tenant davantage compte de la sécurité des piétons et piétonnes » à l'amendement de la députée PLR.

Le président met aux voix l'amendement de la députée PLR, tel que sous-amendé par le député S, à la 1^{re} invite de la M 2991 :

– ***à continuer et développer le projet OptimaLux, en tenant davantage compte des besoins des piétons et piétonnes.***

Oui : 3 (3 S)

Non : 10 (2 UDC, 4 PLR, 1 LC, 1 LJS, 2 MGC)

Abstentions : 2 (2 Ve)

Le sous-amendement est refusé.

Le président met aux voix l'amendement de la députée PLR qui remplace la 1^{re} invite de la M 2991 :

– ***à continuer et à développer le projet OptimaLux.***

Oui : 12 (2 UDC, 4 PLR, 1 LC, 2 MCG, 1 LJS, 2 Ve)

Non : 2 (2 S)

Abstentions : 1 (1 S)

L'amendement remplaçant la 1^{re} invite est accepté.

Le président met aux voix la proposition d'une députée PLR visant à supprimer la 2^e invite de la M 2991 :

Suppression de la 2^e invite.

Oui : 12 (2 UDC, 4 PLR, 1 LC, 2 MCG, 1 LJS, 2 Ve)

Non : 3 (3 S)

Abstentions : –

La suppression de la deuxième invite est acceptée.

Le président met aux voix l'amendement de la même députée PLR visant à supprimer la 3^e invite de la M 2991 :

Suppression de la 3^e invite.

Oui : 11 (2 UDC, 4 PLR, 1 LC, 2 MCG, 1 LJS, 1 Ve)

Non : 4 (3 S, 1 Ve)

Abstentions : –

La suppression de la 3^e invite est acceptée.

Le président met aux voix l'amendement de la députée PLR visant à supprimer la 4^e invite de la M 2991 :

Suppression de la 4^e invite.

Oui : 12 (2 UDC, 4 PLR, 1 LC, 2 MCG, 1 LJS, 2 Ve)

Non : 3 (3 S)

Abstentions : –

La suppression de la 4^e invite est acceptée.

Le président met aux voix l'amendement du député LJS visant à supprimer la 5^e invite de la M 2991 :

Suppression de la 5^e invite.

Oui : 14 (2 UDC, 4 PLR, 1 LC, 2 MCG, 1 LJS, 2 Ve, 2 S)

Non : 1 (S)

Abstentions : –

La suppression de la 5^e invite est acceptée.

Un député UDC demande si la commission a une expérience de la manière dont fonctionnent les routes et du fonctionnement concret de l'éclairage. Il s'interroge également sur l'existence de systèmes d'éclairage intelligent permettant de détecter le passage d'usagers, afin d'éviter un allumage permanent.

M. Maudet explique qu'il n'a pas connaissance d'un système intelligent permettant de déterminer la nature du mouvement (piéton, vélo ou voiture). L'exemple du poste-frontière de Thônex-Vallard a été mentionné pour montrer que des capteurs existent, mais qu'ils ne permettent pour l'instant que de déterminer le nombre de personnes présentes dans une voiture à des fins de covoiturage. Il n'existe toutefois pas encore de technologie fiable permettant de différencier les usagers. De plus, ces systèmes restent très coûteux.

Un député S va dans le sens de M. Maudet, mais explique que les coûts de ces technologies pourraient diminuer et que ces technologies pourraient

s'améliorer à l'avenir, il considère donc qu'il convient de maintenir l'invite afin d'anticiper leur évolution.

Le président met aux voix l'amendement de la députée PLR à la 6^e invite de la M 2991 :

Maintenir la 6^e invite dans la M 2991.

Oui : 8 (2 PLR, 2 MCG, 1 Ve, 3 S)
Non : 4 (1 PLR, 1 UDC, 1 LC, 1 LJS)
Abstentions : 3 (1 UDC, 1 PLR, 1 Ve)

La 6^e invite est maintenue dans la M 2991.

Un député Ve reconnaît que les technologies LED présentent des avantages, mais il estime qu'il existe de meilleures solutions en matière d'éclairage. Il propose en conséquence la suppression de la 7^e invite.

Un député S suggère qu'elle pourrait être remplacée par une invite visant à privilégier l'éclairage économe en énergie, à la place des technologies LED.

Un député UDC demande des précisions sur cette nouvelle technologie évoquée par le député Ve.

Ce député Ve répond qu'il n'en connaît pas les détails.

Une députée PLR rappelle qu'il y a à la fois la question de la basse consommation d'énergie et celle de l'impact environnemental. Elle précise que plus une source lumineuse chauffe, plus elle attire les animaux, ce qui entraîne des conséquences écologiques.

Un député S propose de reformuler la 7^e invite en ces termes : « à examiner l'opportunité d'équiper l'ensemble du réseau public cantonal d'éclairages économes en énergie et à faible impact environnemental et d'inciter les communes à faire de même. »

Le président met aux voix l'amendement de la députée PLR, tel que sous-amendé par le député S, à la 7^e invite de la M 2991 :

- ***à examiner l'opportunité d'équiper l'ensemble du réseau public cantonal d'éclairages économes en énergie et à faible impact environnemental et d'inciter les communes à faire de même.***

Oui : 10 (1 UDC, 2 PLR, 2 MCG, 2 Ve, 3 S)
Non : 3 (1 UDC, 1 LC, 1 LJS)
Abstentions : 2 (2 PLR)

Cet amendement tel que sous-amendé est accepté.

Un député UDC revient sur l'invite concernant les peintures lumineuses. Il s'interroge sur la pertinence de cette invite.

Le député LC répond au député UDC que, selon le précédent procès-verbal relatif à ce projet, un seul élément avait été jugé réellement pertinent par le département, à savoir les peintures lumineuses.

Le président met aux voix l'amendement du député LC à la 8^e invite de la M 2991 :

Maintenir la dernière invite telle que proposée dans la motion.

Oui : 12 (4 PLR, 1 LC, 2 MCG, 2 Ve, 3 S)

Non : —

Abstentions : 3 (2 UDC, 1 LJS)

Cet amendement est accepté.

Le président met aux voix la M 2991 ainsi amendée :

Oui : 11 (4 PLR, 1 LC, 2 MCG, 2 Ve, 2 S)

Non : 1 (1 S)

Abstentions : 3 (2 UDC, 1 LJS)

La majorité vous invite à soutenir la M 2991-A.

Synthèse

Le constat est clair : la question de l'éclairage public ne peut pas être réduite à une opposition binaire entre « tout allumer » et « tout éteindre ». Elle touche à la fois à des enjeux de sécurité, de santé publique, d'environnement et de consommation énergétique. La difficulté consiste précisément à trouver un équilibre entre ces impératifs.

Les différentes auditions ont montré combien l'extinction totale ou trop large de l'éclairage public pouvait créer des difficultés majeures, en particulier pour les personnes vulnérables : personnes âgées, enfants, personnes en situation de handicap, mais aussi pour les piétons et les cyclistes en général. Le sentiment d'insécurité et aussi la réalité du danger s'en trouvent renforcés. Dans certains cas, cela peut même décourager certaines personnes de sortir de chez elles la nuit.

En parallèle, la commission a reconnu la pertinence des démarches entreprises par le programme Optimalux, qui vise à éteindre la lumière là où elle n'est pas nécessaire, mais à la maintenir partout où elle est indispensable à la sécurité. Cette stratégie repose sur une extinction sélective, réversible et concertée, intégrant l'avis des communes et tenant compte des normes en

vigueur, notamment pour les passages piétons, les zones sensibles et les infrastructures de transport.

Les auditions ont également permis de mettre en avant des solutions innovantes : peintures luminescentes, éclairages économes en énergie, voire dispositifs intelligents de détection. Ces technologies montrent qu'il existe une marge de progression, qui permettra demain de concilier encore mieux la sécurité des usagers et la sobriété énergétique.

Au terme de ses travaux, la commission a amendé la motion pour en retenir l'essentiel, c'est-à-dire l'appel à poursuivre et à développer une politique d'éclairage qui garantisse la sécurité tout en respectant nos objectifs énergétiques et environnementaux.

La motion amendée a été acceptée à une très large majorité.

En conséquence, Mesdames et Messieurs les députés, la majorité de la commission vous invite à soutenir la proposition de motion 2991-A, qui est une décision pragmatique, équilibrée et responsable, au service de la sécurité des usagers et de la qualité de vie dans notre canton.

Date de dépôt : 14 octobre 2025

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de Cyril Mizrahi

Le but de la motion 2991 « Pour la sécurité des usagers, faisons la lumière sur nos routes » est de garantir la sécurité des usagères et usagers de l'espace public, en particulier les piétons, cyclistes et personnes vulnérables (enfants, personnes âgées, malvoyantes, sourdes ou à mobilité réduite), face aux effets potentiellement négatifs du plan cantonal d'extinction de l'éclairage public (OptimaLux).

Le 28 septembre 2025, le peuple genevois a accepté le contreprojet à l'initiative piétonne. Selon les défenseurs de ce contreprojet, il vise à mieux prendre en compte les besoins des personnes en situation de handicap et favoriser leur mobilité.

Il est frappant de constater que, parallèlement, la majorité entend pérenniser la politique suivie jusqu'ici dans le cadre du plan OptimaLux, qui fait peu de cas des besoins de ces personnes et de l'accessibilité. Ainsi, les travaux de commission sur cette motion ont montré que les organisations représentant les personnes vulnérables n'ont été ni consultées ni même informées concernant le projet OptimaLux.

Le résultat est un programme déséquilibré, qui tient compte uniquement des aspects environnementaux, au lieu de prévoir une sobriété intelligente. Résultat : comme relevé par la FéGAPH lors de son audition, le plan OptimaLux ne respecte pas la norme VSS 640 075 applicable aux espaces de circulation, citée dans le contreprojet approuvé par le peuple.

Cela signifie une dégradation de la sécurité et de la liberté de mouvement pour les usagers et usagères vulnérables. Concrètement, cela accroît par exemple le risque de chute et la difficulté à s'orienter. Ces difficultés et la peur de se blesser dissuadent une partie de ces personnes de se déplacer. Même en zone urbaine, il n'est pas rare de devoir marcher sur un trottoir sans éclairage, ce qui rend la détection d'obstacles problématique. Pour les femmes également, une absence d'éclairage peut signifier une augmentation du sentiment d'insécurité. Ces éléments n'ont pas été sérieusement pris en considération.

Face à ces constats, il est navrant de constater que la majorité a opté pour une version complètement édulcorée et dénaturée de la motion initiale, ce qui ne permet pas d'envoyer le signal nécessaire au Conseil d'Etat. Cela démontre également, s'il en était besoin, que les promesses, également celles faites à l'occasion du contreprojet à l'initiative piétonne, n'engagent finalement que les personnes qui les croient.

Pour toutes ces raisons, la minorité vous invite, Mesdames et Messieurs les membres du Grand Conseil, à amender la motion issue de commission pour en revenir à sa version initiale et l'accepter sous cette forme non édulcorée.

Amendement

Revenir au texte initial de la motion :

invite le Conseil d'Etat

- *à assurer un éclairage minimal et approprié aux abords des routes et des passages pour piétons pour assurer la sécurité des usagers ;*
- *à étendre les périmètres des zones d'exception, non concernées par l'extinction de l'éclairage cantonal, en particulier la zone du pont Butin ;*
- *à réexaminer les zones qui nécessitent le maintien de l'éclairage public, en veillant à son maintien dans celles-ci, sinon à prendre des mesures permettant de garantir la sécurité des usagers ;*
- *à maintenir le projet-pilote d'extinction de l'éclairage routier uniquement sur certains axes localisés et à en faire le bilan ;*
- *à raccourcir la durée de l'extinction de l'éclairage cantonal la nuit, de 00h00 à 05h00 au maximum ;*
- *à examiner la pertinence d'équiper le réseau routier d'éclairages « intelligents », à capteurs de mouvements ;*
- *à examiner l'opportunité d'équiper l'ensemble du réseau public cantonal d'éclairages à base de technologie « LED » et d'inciter les communes à faire de même ;*
- *à examiner l'opportunité d'effectuer les marquages routiers avec des peintures luminescentes.*

fégaph

Fédération Genevoise des
Associations de Personnes
Handicapées et de leurs proches

M 2991

**« Pour la sécurité des usagers, faisons la
lumière sur nos routes »**

Papier de position complété
20 mai 2025

**Audition par la
Commission des transports**

*Rédaction : Olivier Dufour, Vice-président de la fégaph
et membre d'honneur du CFRGe*

→ Contacts : fégaph : odufour@fegaph.ch

*Fédération genevoise d'associations de personnes handicapées et de leurs proches (fégaph),
1227 Carouge*

Fégaph *M 2991 – « Pour la sécurité des usagers, faisons la lumière sur nos routes »*
audition Grand Conseil – 20250510

Fégaph M 2991 – « Pour la sécurité des usagers, faisons la lumière sur nos routes »
audition Grand Conseil – 20250510

Représentants

Olivier Dufour, Vice-président de la Fégaph, Membre d'honneur du CFRGe,
Eric Valélian, Membre du Bureau de la fégaph, représentant de Procap-Genève

La liberté d'aller et venir est une liberté fondamentale.

La privation de cette liberté étant une des sanctions les plus sévères dans nos sociétés. Toutefois, en raison de difficultés ou limitations motrices, sensorielles, cognitives, mentales ou psychoaffectives notamment, un grand nombre de personnes font face à des obstacles dans leur vie quotidienne. En Suisse, selon l'OFS, c'est 22% de la population qui vit avec une ou des incapacités de ces divers types, soit un peu moins de 2 millions de résidentes et résidents¹ dont la liberté de se déplacer est plus ou moins entravée ! A ceux-ci s'ajoutent toutes les personnes qui, pour une période temporaire font également face à des barrières horizontales ou/et verticales dans leurs déplacements, autant dans leur « petit espace » que dans leur « grand espace ». Barrières physiques auxquelles s'ajoutent les barrières liées aux préjugés, au regard que d'aucun porte sur les besoins des personnes vivant avec des incapacités ou momentanément entravées dans leurs déplacements.

Synthèse brève :

- la motion 2991 intervient en réponse au Plan cantonal OptimaLux lancé dès 2022 et aux précisions du Conseil d'État en réponse à la QUE 1949 ;
- la motion 2991 demande une meilleure prise en compte des besoins des personnes vulnérables que ce qui est prévu dans la mise en œuvre du Plan OptimaLux ;
- le Plan OptimaLux n'applique pas les exigences de la Norme « Espaces de circulation sans obstacles » VSS 640075 ;
- la fégaph soutient cette Motion 2991 pour autant qu'elle inclue explicitement l'Accessibilité universelle et le respect des Normes suisses VSS 640075 et SIA 500, particulièrement ce qui concerne le tripode « sécurité – continuité – confort » des cheminements dans l'espace routier et dans les espaces publics.

1. Historique de cette Motion

Cette motion 2991 a été déposée en février 2024 par plusieurs députées et députés. **Elle relaye l'important problème de la sécurité des usagers et usagers de l'espace routier lorsque l'éclairage public est diminué voir supprimé².**

Elle fait suite à la QUE 1949 de Madame le députée Van Till du 21 septembre 2023. Cette QUE a été suivie d'une Réponse du Conseil d'État le 11 octobre 2023.

Elle s'appuie sur divers textes locaux et leurs conséquences.

Dans sa réponse, le Conseil d'État indique qu'il « *retenu une stratégie visant l'extinction totale et permanente du réseau d'éclairage public situé sur le domaine public cantonal, hormis les passages piétons (y compris leurs zones d'approches) et des zones dites d'exceptions, soit les espaces où, du fait du cadre législatif en vigueur ou des besoins humains de lumière manifeste, cette dernière est nécessaire* ». Une telle décision, si elle compréhensible, n'est pas sans stimuler des inquiétudes auprès des personnes représentées par nos associations membres.

¹ Selon OFS-Office fédéral de la statistique : fin juin 2024 = 9'002'763 X 22% = 1'980'608 hab. « [Effectif de population à la fin du 2^e trimestre 2024](#) [archive] », sur *Office fédéral de la statistique*, Pour Genève : au 31.12.2024 : 530'246 X 22% = 116'654 personnes.

² par exemple : <https://www.20min.ch/fr/story/lexinction-de-leclairage-public-ferait-perdre-la-vue-aux-malvoyants-519513240509>

Fégaph M 2991 – « Pour la sécurité des usagers, faisons la lumière sur nos routes »
audition Grand Conseil – 20250510

Nous sommes aujourd'hui ici car la fédération fégaph, avec ses associations membres n'ont pas été associées aux travaux préparatoires de concertation. Ainsi, la prise en compte de l' « *user experience* » ou *expérience utilisateurs et utilisatrices* indispensable à toute démarche d'aménagement, notamment, a été niée !

Nous relevons que ce sujet – *la santé et la sécurité des usagers la nuit* – a fait l'objet de « la Nuit est Belle » en 2023. Notre fédération avait contacté les organisateurs pour attirer l'attention sur les besoins particuliers des membres de nos associations membres et émettre de claires réserves sur l'extinction totale la nuit ; notre demande n'a –malheureusement, pas été prise en compte.

Dans sa réponse à la QUE 1949, le Conseil d'État n'aborde pas clairement et de façon étayée les conséquences pour les personnes vivant avec diverses incapacités.

2. La Motion 2991

En effet, voir est notamment indispensable pour communiquer avec une autre personne, se situer, se déplacer sans s'encouler ou à vélo sans tomber.

Ainsi, doivent être considérées quelques références supplémentaires.

Par exemple, locales :

- a) le Rapport du Grand Genève « *Stratégie piéton et d'accessibilité universelle* » (p.43)³ qui relève que « **Un mauvais éclairage augmente le risque de chute des usagères et usagers vivant avec une incapacité auditive, la visibilité leur permettant de contrôler leur équilibre** » ;
- b) le Rapport du Forum d'agglomération du Grand Genève « *Mobilité douce, cinq propositions pour inscrire le vélo et la marche comme modes de transports alternatifs dans le Grand Genève* » (pp.19-20)⁴ qui recommande de « **prendre en compte les besoins spécifiques des PMR la nuit, et notamment des personnes sourdes** ».

Et, plus largement, bien sûr, **la Norme VSS 640075⁵ « Espaces de circulation sans obstacles »** sur laquelle les 2 documents précédents sont basés.

Celle-ci indique dans son point 26.3 « **Un aménagement contrasté de l'espace de circulation facilite l'orientation et permet de reconnaître à temps les dangers et les obstacles. Les valeurs minimales de contraste pour les différentes fonctions (avertissement, inscription, guidage, orientation) sont contenues dans l'annexe, point 13.5.**

La perception d'informations et de marquages visuels ne doit pas être perturbée par de la réclame ou des éléments d'aménagement similaires à des marquages fortement contrastés pouvant mener à de fausses interprétations. »

Et au point 27 « **Un éclairage régulier, homogène et sans éblouissement des surfaces piétonnes est nécessaire aux personnes malvoyantes et aux personnes âgées nécessitant un sur- plus de besoin d'éclairage pour s'orienter et se déplacer en toute sécurité. Ceci est en général nécessaire dans les espaces piétons, plus particulièrement dans les zones de séjour.**

Le niveau d'éclairage doit assurer la perceptibilité des éléments séparateurs, de guidage et d'information (panneaux), ainsi que des obstacles situés sur la surface piétonne.

Les zones dangereuses telles que les traversées, les changements de caractéristiques du revêtement, les marches et les escaliers doivent être bien éclairés pour une reconnaissance visuelle rapide.

Un éclairage vertical suffisant permettant aux sourds de reconnaître les visages, de lire sur les lèvres et de communiquer est en général nécessaire dans les espaces piétons, plus particulièrement dans les zones de séjour.

³ https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/strategie_pietons_accessibilite_grand_geneve_decembre_2020.pdf

⁴ <https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/2A02-Rapport-Mobilité-douce-nov-2019.pdf>

⁵ https://architecturesansobstacles.ch/normes_et_publications/sn-640-075-espace-de-circulation-sans-obstacles/

Fégaph M 2991 – « Pour la sécurité des usagers, faisons la lumière sur nos routes »
audition Grand Conseil – 20250510

Les exigences à l'éclairage sont contenues dans l'annexe, point 14. »

Ce dernier⁶ indique : **« En complément aux normes d'éclairage, les exigences suivantes doivent être satisfaites :**

- Les normes en vigueur règlent les valeurs minimales d'illumination pour les espaces piétons horizontaux. Les domaines particuliers tels que par ex. les escaliers, rampes ou zones de séjour ne sont pas traités. Les valeurs pour les espaces piétons horizontaux doivent être majorées.
- Selon la luminosité des surfaces horizontales adjacentes, les escaliers doivent être éclairés d'une à deux classes supérieures. Si une zone de circulation est éclairée selon la classe S4 avec une luminosité $E_h = 5$ lx, l'escalier doit être éclairé selon les classes S2 ou S3 et une luminosité moyenne $E_h = 7,5...10$ lx. Un éclairage régulier et sans éblouissement doit être assuré. Les luminaires des mains courantes dirigent la luminosité et l'attention de l'utilisateur au bon endroit.
- Un éclairage régulier est indispensable de manière à ce que les personnes avec difficultés d'adaptation ne soient pas éblouies. Ceci est valable de jour comme de nuit pour la transition d'une zone couverte à une zone non couverte à ciel ouvert (par ex. les passages inférieurs). La régularité doit également être respectée dans le cas de lumière fortement dirigée (LED par ex.).
- Un éclairage sans éblouissement doit être garanti par une disposition et une protection adéquate des luminaires. Les luminaires encastrés dans le sol éclairant vers le haut ne sont pas adaptés (éblouissement).
- Dans les zones de séjour, une intensité lumineuse verticale entre 1,00 m et 1,80 m permettant la détection des visages, doit être garantie.
- Luminaires et guidage de la lumière doivent être disposés comme éléments de guidage. »

L'annexe de la VSS 640075 précise notamment ce qui suit au point 2 :

- **« Pour un déplacement sécurisé, les PMR dépendent de soutiens, de cannes, de déambulateurs à roulettes ou de mains courantes. Les irrégularités de surfaces, les ressauts et les marches augmentent l'instabilité.**

La mobilité et la vitesse de réaction sont réduites. Tourner, faire demi-tour et regarder en arrière sont rendus difficile et prennent plus de temps.

La vitesse réduite de déplacement entraîne des situations conflictuelles et du stress lors de la traversée de chaussées.

Les réserves de force et la tolérance aux détours faibles. Les escaliers, les différences de niveau et les rampes sont difficilement, voire impossibles à franchir. De longs tronçons ne peuvent souvent être surmontés qu'avec des aides à la circulation, les TP ou les voitures. » ;

- **« Dans le cas de malvoyants, une acuité visuelle réduite, un champ de visibilité limité et une sensibilité à l'éblouissement peuvent se manifester individuellement ou de manière combinée. La perception des contrastes et de la couleur est réduite. En plus des informations acoustiques et tactiles, des informations visuelles avec des dispositifs de correction (par ex. monoculaires) sont employés selon les possibilités. Un besoin en lumière supplémentaire est nécessaire.**

La perception des aveugles ne se fait que par des informations acoustiques ou tactiles.

Pour leur orientation et leur sécurité, les aveugles et les malvoyants dépendent d'informations tactiles transmises au moyen de la canne blanche, des pieds ou de l'aide de chien d'assistance, guide d'aveugle.

Des délimitations de chemins, des éléments séparateurs et de guidage perceptibles sont nécessaires au balisage de itinéraires. **Les informations visuelles nécessitent des aménagements contrastés et des caractères de taille suffisante.**

Les obstacles et le mobilier urbain sur les surfaces piétonnes obligent les malvoyants à faire des détours et peuvent les désorienter. Les longs tronçons sont généralement parcourus en TP. » ;

- **« Les personnes avec une incapacité auditive⁷⁸ dépendent en général d'un appareil auditif. Leur audition directionnelle est réduite, leur perceptibilité des bruits du trafic, des informations acoustiques et des signaux d'avertissement est limitée.**

⁶ point 14 de l'Annexe de la VSS 640075

⁷ VOIR : https://architecturesansobstacles.ch/wp-content/uploads/2018/05/5_Hammar-1.pdf

Fégaph M 2991 – « Pour la sécurité des usagers, faisons la lumière sur nos routes »
audition Grand Conseil – 20250510

En cas de surdité, les bruits de trafic, les informations acoustiques et les signaux d'avertissement ne sont pas perçus.

La perception est réduite au seul champ visuel, ce qui n'est pas perceptible pour les autres usagers de la route et entraîne un stress important. Les personnes sourdes ont également des difficultés pour se mouvoir dans l'obscurité.

De bonnes informations visuelles et signalétiques, ainsi qu'une bonne compréhension des informations acoustiques sont nécessaires pour garantir l'orientation et l'information. Elles ont des difficultés à communiquer, tant pour comprendre les autres que pour se faire comprendre. »

Enfin, cette motion s'inscrit tout à fait dans le plan d'action cantonal 2024-2028 des mobilités actives (PAMA) que votre Conseil a récemment accepté.

3. Position par rapport la Motion 2991

Dans ses invites, le texte est suffisamment clair ; celles-ci sont fondées sur des exemples que chacune et chacun peut constater. Toutefois, **les préoccupations de cette Motion 2991 doivent également porter sur l'ensemble des espaces publics et pas exclusivement « l'espace routier ».**

Nous laissons aux députées et députés le choix d'éventuellement compléter les invites au vu des informations de référence qui précèdent et de nos explications.

Pour les associations membres de la fégaph, la diminution marquée de l'éclairage public⁹, voir son extinction complète durant plusieurs heures, crée évidemment des situations handicapantes. Or, les personnes à besoins particuliers que nous représentons ne peuvent accepter sans autre des mesures de restrictions de l'éclairage public, voire son extinction totale la nuit.

Ainsi, la fégaph, dans la continuité de ses engagements et sur la base de la CDPH de l'ONU, comme de notre Constitution cantonale notamment, **soutient cette motion** basée sur « *le principe de l'égalité avec les autres* », qui est au cœur de la CDPH de l'ONU, **pour autant qu'elle inclue les principes de l'accessibilité universelle et de non création de situations handicapantes.** La « matrice OptimaLux » des exceptions permet pourtant d'analyser avec nos associations le « sentiment d'insécurité » et « les risques avérés / concrets ». Que cela n'ait pas été fait questionne notre fédération.

Les diverses références indiquées plus haut sont celles que nos associations rappellent régulièrement, et depuis plusieurs années, lorsqu'il s'agit d'aménagement. Deux de nos associations membres les indiquent systématiquement dans leurs « observations » sur des Plans directeurs communaux (PDCom) et Plans directeurs des chemins piétonniers (PDGP) et autres Plans localisés de quartiers (PLQ) ou lors de visites de terrain pour des aménagements¹⁰ ; ce ne sont donc pas de nouvelles demandes.

Nos associations relèvent régulièrement que certains et certaines de leurs membres ne se rendent plus dans nombre d'événements par lassitude face au manque d'accessibilité. Les lieux et établissements recevant du public, qu'ils soient publics ou privés, doivent prendre l'habitude de s'assurer que l'accessibilité universelle soit implémentée de manière concrète.

Par accessibilité universelle (AU), nous entendons bien « *par «conception universelle» la conception de produits, d'équipements, de programmes et de services qui puissent être utilisés par tous, dans toute la mesure possible, sans nécessiter ni adaptation ni conception spéciale.* La

⁹ VOIR : cerema, « handicap auditif : comment améliorer l'accessibilité ? », notamment page 12

¹⁰ VOIR : <https://www.cerema.fr/fr/mots-cles/eclairage-public>

¹⁰ CFRGe-Club en fauteuil roulant Genève et ABA-Association pour le bien des aveugles

Fégaph M 2991 – « Pour la sécurité des usagers, faisons la lumière sur nos routes »
audition Grand Conseil – 20250510

«conception universelle» n'exclut pas les appareils et accessoires fonctionnels pour des catégories particulières de personnes handicapées là où ils sont nécessaires. ». Bien sûr qu'un certain nombre de considérations techniques doivent effectivement être prises en compte, mais des solutions peuvent toujours être trouvées. En revanche, il est clair que plus la pente est raide, plus la pente doit être longue¹¹ !

Les personnes à mobilité réduite (PMR) veulent effectivement pouvoir aller et venir librement et ne veulent plus devoir rester chez elles ou vivre dans un périmètre restreint. Les personnes à mobilité réduite, ont une vie sociale, une formation, un travail, envie d'aller au café et au restaurant par exemple.

Pour la fégaph, et afin que l'ensemble de la population puisse y avoir accès, tous les lieux et espaces accueillant du public devraient être aménagés de façon conforme¹² selon la LHand¹³ et depuis longtemps.

Votre Commission, comme l'ensemble des députées et députés, et les membres de vos services, doivent être sensibilisés aux difficultés rencontrées, tant avec des avis techniques que de l'expertise des personnes usagères. Nous pouvons toutes et tous être concernés par la question de la mobilité réduite à un moment ou à un autre, la question n'en est donc que plus importante. Les campagnes d'information sont essentielles pour sensibiliser la population au sujet, mais cela ne peut se faire sans l'engagement du Conseil d'État, plus particulièrement de chacun de ses Départements, Offices et services.

Conclusion

La qualité de vie est au cœur de l'action et de tous les projets de nos associations dans le cadre du développement durable. Au nom de quoi, et de qui, l'accessibilité universelle (AU) ne serait pas une politique retenue et appliquée par les Autorités cantonales, y renoncer créerait des discriminations !

C'est bien parce que l'AU et les Normes de référence¹⁴ ne sont pas à la base des aménagements et constructions, qu'ont été créés –ou renouvelés- dans notre canton des espaces publics villageois ou urbains posant divers problèmes d'usages, parfois même posant des problèmes de sécurité pour les PMR et PFR.

Les usagères et usagers à mobilité réduite (UMR), comme en fauteuil roulant (UFR) ne sont pas exclusivement les bénéficiaires de l'AU. En effet, alors que l'on parle beaucoup en ce moment du vieillissement de la population, les personnes âgées, doit-on le rappeler, sont souvent des UMR, voire des UFR !

Pour la fégaph, l'Accessibilité universelle (AU)¹⁵ requise par la CDPH de l'ONU, accompagnée des Normes VSS 640075 «Espaces de circulation sans obstacles» de 2014, et SIA 500 «Constructions sans obstacles» avec leurs Annexes, sont les références et ne sont pas réservées aux espaces et bâtiments publics. C'est là le sens des articles 16 et 209 de notre Constitution cantonale !

Ainsi, pour nos associations membres, la Motion 2991 est conforme aux exigences constitutionnelles cantonales ainsi qu'au droit supérieur récemment rappelé par le Comité de suivi de la CDPH en avril 2022 et aux «Appréciations générales» et «Recommandations» faites

¹¹ Selon les Normes de référence en usage en Suisse, SIA 500 («Constructions sans obstacles» de 2009 et mises à jour suivantes) et VSS 640075 («Espaces de circulation sans obstacles» de 2014), la pente maximum est de 6%, 10% sur 1m en extérieur et 12% sur 0,5m en intérieur

¹² selon Normes SIA 500 et VSS 640075, op. cités

¹³ LHand, <https://www.edi.admin.ch/edi/fr/home/fachstellen/bfeh/droit/schweiz/behindertengleichstellungsgesetz-behig.html>

¹⁴ Normes SIA 500 et VSS 640075, op. cités

¹⁵ VOIR page 6

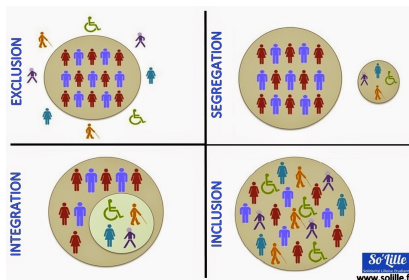
Fégaph M 2991 – « Pour la sécurité des usagers, faisons la lumière sur nos routes »
audition Grand Conseil – 20250510

par la Confédération (ARE) dans son Rapport d'examen du PA4¹⁶ !

A cela s'ajoute

Et c'est avec grand intérêt que nous avons découvert que « *Des objectifs liés à la sécurité routière ainsi qu'à l'accessibilité universelle devraient également être inscrits dans le PDCn.*¹⁷ »

Pour les associations représentant les personnes vivant avec des incapacités, la solution c'est l'inclusion...



¹⁶ Confédération Suisse, ARE, 2023, op. cité

¹⁷ VOIR « Rapport, Bilan intermédiaire du Plan directeur cantonal 2030 », févr. 2024, pp. 38, 57 et 58

Fégaph M 2991 – « Pour la sécurité des usagers, faisons la lumière sur nos routes »
audition Grand Conseil – 20250510

Présentation de la fégaph

Pour les associations membres de la fégaph, le cadre de leur travail est la « *Convention pour les droits des personnes handicapées* » (CDPH) de l'ONU (2006), en vigueur en Suisse depuis mai 2014¹⁸. Le droit suisse en vigueur est bien sûr la Constitution fédérale dans son article 8 sur l'égalité¹⁹ et la « *Loi sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées* » (LHand, et ses diverses ordonnances et règlements d'application, dont les buts devaient être atteints à la fin de 2023²⁰). Et, à Genève, les articles 16 et 209, principalement, de notre Constitution cantonale ainsi que la LIPH²¹ et la LMD²² ; s'y ajoute le futur Projet de Loi « *sur l'égalité et les droits des personnes en situation de handicap (LED-H)* ».

La situation des droits des personnes vivant avec des incapacités dans notre pays n'est pas bonne. Cela est régulièrement mis en évidence par les organisations représentant les personnes handicapées. C'est confirmé par le Comité de l'ONU en charge de la dite Convention dans ses « *Observations finales* » publiées au printemps 2022.

La fégaph est active dans la mise sur pied de solutions aux difficultés et problèmes rencontrés quotidiennement par les membres des associations fédérées. La fégaph est la faitière genevoise des associations de personnes vivant avec des incapacités, associations d'entraide. A ce titre elle est membre de « *Agile.ch-les organisations de personnes avec handicap* »²³. Nous ne développerons pas ces références et ces divers travaux en détail ici.

Parmi les associations membres, le CFRGe, la FSA et l'ABA sont les plus présentes de longue date pour que l'espace public, les bâtiments et établissements recevant du public (ERP) existants, comme les nouveaux, soient adaptés conformément à la CDPH de l'ONU. Cela basé sur l'accessibilité universelle (AU).

La fégaph est membre du Forum d'agglomération du Grand Genève. Elle y est engagée résolument dans les différents travaux de saines, particulièrement sur les mobilités actives. C'est notre association membre, le CFRGe, qui est à l'origine des travaux²⁴ et des interventions du Forum d'agglomération pour développer des mesures piétonnes dans les « *projets d'agglomération* » du Grand Genève.

Aujourd'hui, concernant la mobilité piétonne, nous avons participé aux travaux sur le PA 5 et, déjà, à poser les prémices du PA 6. La fégaph se sont également engagées dans les travaux des états généraux des mobilités qui ont conduits au « *Plan d'actions des mobilités actives 2024 - 2028* » (PAMA)²⁵.

Enfin, la fégaph est membre de HAU et du Forum d'agglomération du Grand Genève.

¹⁸ <https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2014/245/fr>

¹⁹ <https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1999/404/fr>

²⁰ <https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2003/667/fr#id-1>

²¹ RSG K 1 36, LIPH, Art. 5, al.4, <https://silgeneve.ch/legis/index.aspx>

²² RSG H 1 80, LMD, <https://silgeneve.ch/legis/index.aspx>

²³ <https://www.agile.ch/accueil>

²⁴ https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/strategie_pietons_accessibilite_grand_geneve_decembre_2020.pdf

²⁵ Genève, Grand Conseil, RD 1592, <https://gc.ch/grandconseil/data/texte/RD01592.pdf>

Fégaph M 2991 – « Pour la sécurité des usagers, faisons la lumière sur nos routes »
audition Grand Conseil – 20250510

Références - Bibliographie

- ONU, 2006, *Convention relative aux droits des personnes handicapées*, (CDPH), Voir annexe 3a
<https://www.edi.admin.ch/edi/fr/home/fachstellen/bfeh/droit/international0/uebereinkommen-der-uno-ueber-die-rechte-von-menschen-mit-behinde.html>
- ONU, Comité des droits des personnes handicapées, 2022, *Observations finales concernant le rapport initial de la Suisse, Voir annexes B, 3b*,
https://tbinternet.ohchr.org/_layouts/15/treatybodyexternal/Download.aspx?symbolNo=CRPD%2fC%2fCHE%2fCO%2f1&Lang=fr
<https://www.edi.admin.ch/edi/fr/home/fachstellen/bfeh/droit/international0/uebereinkommen-der-uno-ueber-die-rechte-von-menschen-mit-behinde/staatenbericht.html>
- Confédération Suisse, 2003, LHand: *Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant le personnes handicapées*, 151.3 <https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/20002658/index.html>
- Confédération suisse, 2003, OHand: *Ordonnance sur l'élimination des inégalités frappant le personnes handicapées*, 151.31 <https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/20031813/index.html>
- Confédération Suisse, 1996, LCPR: *Loi fédérale sur le chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre*, 704, Article 3, https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1986/2506_2506_2506/fr
- OFROU et Mobilité piétonne suisse, 2015, *Réseau de cheminements piétons, Manuel de planification*, https://mobilitepietonne.ch/wordpress/wp-content/uploads//2016/08/Fusswegnetzplanung_f.pdf
ET plus largement les diverses publications de MPS : <https://mobilitepietonne.ch/publication/>
- Confédération suisse, DETEC, OFDT-ARE-Trafic d'agglomération, 2023, *Projet d'agglomération Grand Genève de 4^e génération, Rapport d'examen de la Confédération*, 22.02.2023 (cf. pp. 6, 7, 26)
- Société suisse des ingénieurs et architectes SIA, 2009, *Constructions sans obstacles*, Norme SIA 500 : 2009, Bâtiment, Génie civil, Ed. SIA, 8027 Zurich, et se Annexes et mises à jour depuis 2009
- Association suisse des professionnels de la route et des transports VSS, 2012, Norme VSS 640075, *Trafic piétonnier, Espace de circulation sans obstacles*, et son annexe normative, Ed. VSS, 8005 Zurich, www.vss.ch
https://architecturesansobstacles.ch/normes_et_publications/sn-640-075-espace-de-circulation-sans-obstacles/ ET http://shop.mobilityplatform.ch/fr/shop/show-item/product/25381/?q=640075&tx_solr%5Bfilter%5D%5B0%5D=facet_172_stringM%253AActif&tx_solr%5Bpage%5D=0&cHash=8f153d67c09524b2009ea7e2aea4919b
- Architecture sans obstacles, le centre spécialisé suisse, informations techniques, publications, dispositions légales, services de consultation, <https://architecturesansobstacles.ch/actualites/>
- Architecture sans obstacles, 2023, *Logements sans obstacles adaptables, conception de logements pour toutes les situations de vie*, https://architecturesansobstacles.ch/wp-content/uploads/2023/04/Directive_LSOA_Fr_interactif.pdf
- Architecture sans obstacles, 2023, *Espaces de jeux sans obstacles*, https://architecturesansobstacles.ch/wp-content/uploads/2023/05/Bulletin069_2023_FR_interactif.pdf
- Denk an Mich, 2013, *Guide aires de jeux pour tous*, https://architecturesansobstacles.ch/normes_et_publications/guide-aires-de-jeux-pour-tous/
- Association suisse des paraplégiques, CSO-Construire sans obstacles, 2005, *Construire sans obstacles*, Ed Paramedia AG, 224p., pp. 17-18
- République et canton de Genève, 2012, *Constitution*, https://www.ge.ch/legislation/rsg/f/s/rsq_a2_00.html

Fégaph M 2991 – « Pour la sécurité des usagers, faisons la lumière sur nos routes »
audition Grand Conseil – 20250510

République et Canton de Genève, LIPH : *Loi sur l'intégration des personnes handicapées, K 1 36*,
https://www.ge.ch/legislation/rsg/f/s/rsg_k1_36.html

République et Canton de Genève, LCI : *Loi sur les constructions et installations diverses, L 5 05*, (voir
 Art. 109) https://silgeneve.ch/legis/data/rsg_l5_05.htm

République et Canton de Genève, 2020, RACI : *Règlement concernant l'accessibilité des constructions et installations diverses, L 5 05.06*, https://silgeneve.ch/legis/data/rsg_l5_05p06.htm

République et Canton de Genève, 2022 : *Faire ensemble l'espace public : 1. Vision stratégique, 2. Guide opérationnel, 3. État des lieux 2018, 4. Cycle de vie de l'espace public*

République et Canton de Genève, 2024, *Rapport, Bilan intermédiaire du Plan directeur cantonal 2030*

République et Canton de Genève, 2024, *Plan d'actions des mobilités actives 2024 – 2028 (PAMA)*,
<https://ge.ch/grandconseil/data/texte/RD01592.pdf>

République et Canton de Genève, juin 2024, *Avant-projet de Loi sur l'égalité et les droits des personnes en situation de handicap (LED-H)*, avec Exposé des motifs <https://www.ge.ch/document/35993/telecharger>

Grand Genève, juillet 2024, *Vision territoriale transfrontalière 2050, Stratégie Multimodale transfrontalière 2050*, https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/03_Strategie-multimodale-transfrontaliere_annexe_20062024.pdf

Grand Genève, juillet 2024, *Feuille de route 2024-2027 pour les mobilités transfrontalières*,
https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/Feuille-route-mobilites-transfrontalieres_2024-2027_02072024.pdf

Grand Genève, Décembre 2020, *Stratégie piéton et d'accessibilité universelle*, Projet à l'initiative de la Commission PA4 du Forum d'agglomération, Bureau mandaté : HAU et urbaplan : https://www.grand-geneve.org/sites/default/files/strategie_piétons_accessibilite_grand_geneve_decembre_2020.pdf

Forum d'agglomération Grand Genève, novembre 2019, *Mobilité Douce, 5 propositions pour inscrire la marche et le vélo comme mode de transports alternatifs dans le Grand Genève* : https://www.grand-geneve.org/sites/default/files/fichiers/forum-agglomeration/rapport_forum-mobilite_douce_nov2019.pdf

CDPH Art. 9 Accessibilité

1. Afin de permettre aux personnes handicapées de vivre de façon indépendante et de participer pleinement à tous les aspects de la vie, les Etats Parties prennent des mesures appropriées pour leur assurer, sur la base de l'égalité avec les autres, l'accès à l'environnement physique, aux transports, à l'information et à la communication, y compris aux systèmes et technologies de l'information et de la communication, et aux autres équipements et services ouverts ou fournis au public, tant dans les zones urbaines que rurales.
 Ces mesures, parmi lesquelles figurent l'identification et l'élimination des obstacles et barrières à l'accessibilité, s'appliquent, entre autres:

- a) aux bâtiments, à la voirie, aux transports et autres équipements intérieurs ou extérieurs, y compris les écoles, les logements, les installations médicales et les lieux de travail;
- b) aux services d'information, de communication et autres services, y compris les services électroniques et les services d'urgence.

2. Les Etats Parties prennent également des mesures appropriées pour:

- a) élaborer et promulguer des normes nationales minimales et des directives relatives à l'accessibilité des installations et services ouverts ou fournis au public et contrôler l'application de ces normes et directives;
- b) faire en sorte que les organismes privés qui offrent des installations ou des services qui sont ouverts ou fournis au public prennent en compte tous les aspects de l'accessibilité par les personnes handicapées;
- c) assurer aux parties concernées une formation concernant les problèmes d'accès auxquels les personnes handicapées sont confrontées;

Fégaph M 2991 – « Pour la sécurité des usagers, faisons la lumière sur nos routes »
audition Grand Conseil – 20250510

- . d) faire mettre en place dans les bâtiments et autres installations ouverts au public une signalisation en braille et sous des formes faciles à lire et à comprendre;
- . e) mettre à disposition des formes d'aide humaine ou animale et les services de médiateurs, notamment de guides, de lecteurs et d'interprètes professionnels en langue des signes, afin de faciliter l'accès des bâtiments et autres installations ouverts au public;
- . f) promouvoir d'autres formes appropriées d'aide et d'accompagnement des personnes handicapées afin de leur assurer l'accès à l'information;
- . g) promouvoir l'accès des personnes handicapées aux nouveaux systèmes et technologies de l'information et de la communication, y compris l'internet;
- . h) promouvoir l'étude, la mise au point, la production et la diffusion de systèmes et technologies de l'information et de la communication à un stade précoce, de façon à en assurer l'accessibilité à un coût minimal.