GRAND CONSEIL **Q 4147-A**
de la République et canton de Genève

Date de dépôt : 28 octobre 2026

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite de Matthieu Jotterand : Entrave des carrefours : quel est le coût pour les TP ?

En date du 4 septembre 2026, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite ordinaire qui a la teneur suivante :

L'art. 12 al. 3 OCR interdit aux automobilistes de s'engager dans une intersection si la voie après celle-ci n'est pas libre. Si l'automobiliste s'arrête, barrant la route aux véhicules circulant perpendiculairement, il ou elle commet une infraction.

Cet acte très courant (et qui semble, à l'intuition, peu sanctionné) est un intense générateur de congestion du trafic. En particulier lors du croisement avec des axes de transports publics, un véhicule indélicat peut très rapidement ralentir des centaines de personnes utilisant les transports publics.

Le ralentissement des véhicules des TPG génère d'importants surcoûts pour la collectivité (mobilisation de plus de véhicules et de conducteurs ou conductrices sur la ligne en question principalement). Lors des travaux relatifs au contrat de prestations actuel des TPG, il avait été évoqué qu'une baisse de 0,1 km/h de vitesse commerciale équivalait à un surcoût de plusieurs dizaines de millions de francs, respectivement à une économie équivalente en cas d'augmentation. Or, l'on sait les tensions sur la vitesse commerciale et le défi important qu'elle représente.

A ce titre, voici mes questions :

- ***Combien d'automobilistes ont été sanctionnés à Genève pour l'infraction susmentionnée ces dernières années ?***
- ***A-t-on une estimation du coût de ces infractions, notamment en impact sur la vitesse commerciale, mais également en heures de congestion du trafic de manière plus générale ?***
- ***Dans le cas où l'impact serait évalué et que les infractions ne seraient que rarement sanctionnées, quelle en est la raison ?***
- ***Dans le cas où l'impact de cette infraction sur la vitesse commerciale n'est pas encore évalué, existe-t-il une raison de cette absence, alors qu'il est raisonnable de penser qu'il existe ici un potentiel important d'économies ?***

Je remercie chaleureusement par avance le Conseil d'Etat de sa réponse.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Les réponses du Conseil d'Etat aux différentes interrogations que contient la présente question écrite ordinaire sont les suivantes :

- ***Combien d'automobilistes ont été sanctionnés à Genève pour l'infraction susmentionnée ces dernières années ?***

A titre liminaire, il convient de préciser que plusieurs infractions, sanctionnées par des amendes d'ordre (ci-après : AO) ou des contraventions, sont concernées par l'article 12, alinéa 3, de l'ordonnance fédérale sur les règles de la circulation routière, du 13 novembre 1962 (OCR; RS 741.11), à savoir :

Codes	Infractions
AO 335	S'arrêter sur un passage pour piétons lors d'un arrêt de la circulation.
AO 336	S'arrêter à une intersection lors d'un arrêt de la circulation et barrer ainsi la voie aux véhicules circulant dans le sens transversal.
AO 602	S'arrêter sur un passage pour piétons lorsque la circulation est arrêtée.

G01.Q.X	S'arrêter à une intersection lors d'un arrêt de la circulation et barrer ainsi la voie aux véhicules circulant dans le sens transversal, avec mise en danger.

Les infractions sanctionnées par les codes cités supra de 2023 à 2025 se déclinent comme suit :

2023	21 infractions
AO 335	5
AO 336	14
AO 602	2
2024	32 infractions
AO 335	3
AO 336	29
2025	33 infractions
AO 335	6
AO 336	27

Il sied de préciser que le service des contraventions n'est pas en mesure de fournir des statistiques concernant les infractions de type AO constatées par les polices municipales et payées dans le délai imparti auprès de la commune.

– ***A-t-on une estimation du coût de ces infractions, notamment en impact sur la vitesse commerciale, mais également en heures de congestion du trafic de manière plus générale ?***

La police cantonale ne dispose d'aucun indicateur permettant d'estimer cet impact, qu'il soit d'ordre financier ou sur la vitesse commerciale.

Toutefois, dans le cadre d'événements particuliers (manifestations, accidents de la circulation, interventions), la police intègre constamment l'impact que cela engendre et tend, autant que faire se peut, à réduire les contraintes sur la mobilité.

Cela étant, les Transports publics genevois (ci-après : TPG) mesurent la vitesse commerciale de toutes leurs lignes, que ce soit par la vitesse entre les arrêts, mais aussi les temps de franchissement des carrefours. Néanmoins, afin de connaître les causes exactes des problèmes de fluidité des lignes, il faut étudier chaque situation, chaque carrefour au cas par cas et les TPG ne

peuvent pas tirer des conclusions générales. Ainsi, il ne leur est pas possible de savoir quel est l'impact sur la vitesse commerciale de ces infractions.

Toutefois, il existe plusieurs carrefours pour lesquels cette problématique exacte est connue et sur lesquels elle influence négativement les temps de franchissement des carrefours des lignes concernées, par exemple :

– Carrefour Cours de Rive/boulevard Helvétique : la priorité est donnée au tram, les chantiers dans le secteur et le marché les mercredis accentuant les difficultés de circulation. De nombreux automobilistes s'avancent dans le carrefour alors qu'ils n'ont pas l'espace pour progresser. Les lignes 6, 10 et 33 en direction de la place des Eaux-Vives mettent en moyenne 50 secondes la journée pour passer ce carrefour (contre 25 secondes le soir). Entre 9 h et 14 h, 20% des courses mettent près de 2 minutes à le franchir. Ce taux baisse à 15% l'après-midi.
– Place Lise-Girardin (anciennement place des Vingt-Deux-Cantons) : ces infractions sont fréquentes et paralysent le carrefour. Par exemple, la ligne 5 en direction de l'aéroport met en moyenne 75 secondes l'après-midi pour passer ce carrefour contre 50 le matin et 30 la nuit. L'après-midi, 10% des courses mettent environ 155 secondes à le franchir. Les lignes 10, 19 et 20 en direction de Vernier mettent aussi en moyenne 65 secondes l'après-midi contre 55 le matin et 40 la nuit. De même, environ 15% des courses l'après-midi mettent près de 150 secondes à franchir ce carrefour.

– ***Dans le cas où l'impact serait évalué et que les infractions ne seraient que rarement sanctionnées, quelle en est la raison ?***

Les infractions sont sanctionnées, notamment, en fonction des ressources à disposition. En l'état, d'autres thématiques en lien avec la circulation routière (vitesse, bruit, etc.) sont ciblées par les opérations menées par la police cantonale.

– ***Dans le cas où l'impact de cette infraction sur la vitesse commerciale n'est pas encore évalué, existe-t-il une raison de cette absence, alors qu'il est raisonnable de penser qu'il existe ici un potentiel important d'économies ?***

Pour obtenir une estimation des impacts sur la vitesse commerciale liée aux entraves sur les carrefours, cela présuppose qu'une base de données sur cette thématique existe.

L'office cantonal des transports (OCT) travaille néanmoins de manière continue avec les TPG à améliorer la vitesse commerciale en menant chaque année plusieurs études sur des points particuliers du réseau. En règle générale, les études concernent des axes complets, soit plusieurs carrefours et arrêts.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :	La présidente :
Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI	Anne HILTPOLD