

Date de dépôt: 1<sup>er</sup> avril 2004

Messagerie

## **Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation urgente écrite de M. Sami Kanaan : Hausse du nombre de morts sur les routes genevoises : quelle action du Conseil d'Etat?**

En date du 11 mars 2004, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une interpellation urgente écrite qui a la teneur suivante :

*En février le "Bureau fédéral de prévention des accidents" (bpa) publiait un premier bilan pour les statistiques 2003 des accidents de la route, en confirmant une tendance particulièrement choquante: le nombre de victimes de la route (morts et blessés) a repris l'ascenseur (549 morts, soit une augmentation de 7% par rapport à 2002). Même si ce n'est de loin pas la première cause de mortalité à Genève et en Suisse, la plupart de ces victimes résultent de l'inattention associée à une conduite dangereuse, souvent en excès de vitesse, parfois combiné avec la consommation d'alcool, et pourraient être épargnées.*

*Comme vient de l'affirmer avec force l'Etat de Vaud par le biais des responsables de la police vaudoise, et comme le démontre aussi le canton de Berne, pour ne prendre que ces deux exemples, seule une attitude extrêmement ferme, se traduisant par une présence accrue et permanente des forces de police sur le terrain, peut amener un changement de tendance. Les victimes de la route ne peuvent et ne doivent pas constituer une fatalité, et les excès de vitesse constituent une mise en danger consciente de la vie d'autrui, ce qui doit être sanctionné comme tel.*

*En octobre 2003, la police genevoise publiait les résultats de sa campagne spéciale "PréDiRe", confirmant une fréquence inacceptable de comportements dangereux sur les routes du canton, y compris dans des zones sensibles comme aux abords des écoles (1091 dépassements de vitesse rien*

que dans ces zones, en 7 semaines). Cette campagne était bien sûr bienvenue mais une action ponctuelle ne peut suffire.

Par ailleurs, les mesures de prévention indirecte, comme par exemple les séances de sensibilisation dans les écoles ou les campagnes d'affichage, constituent une action utile et nécessaire, mais clairement insuffisante, de même que les mesures constructives, comme les ralentisseurs ("gendarmes couchés").

Le bpa recommande lui-même, dans son communiqué de presse du 17 février 2004, un renforcement de l'action de la police contre les excès de vitesse et autres infractions au code de la route.

La France a aussi considérablement renforcé l'action des forces de police dans ce domaine, avec des résultats extrêmement positifs.

C'est pourquoi nous souhaitons que le Conseil d'Etat réponde aux questions suivantes:

1. Sur la base de ces chiffres alarmants, quelle action durable et permanente le Conseil d'Etat compte-t-il entreprendre?
2. Le Conseil d'Etat est-il aussi disposé, comme d'autres cantons, à affirmer publiquement sa détermination dans ce domaine, à faire passer un message de "tolérance zéro" dans ce domaine, et à se donner les moyens pour concrétiser ce message par des actes sur le terrain?
3. Combien de radars fixes pour le contrôle des vitesses sont-ils réellement en fonction en même temps dans le canton?
4. Les modèles en usage sont-ils suffisamment modernes et performants pour assurer leur fonction efficacement?
5. Combien d'opérations de contrôles ponctuelles sont-elles effectuées en moyenne annuelle sur les routes genevoises (barrages ponctuels de contrôle, contrôles mobiles de vitesses, etc.)?
6. Combien de radars mobiles sont actuellement utilisés par la police genevoise pour des opérations ponctuelles de contrôle des vitesses?
7. Combien de radars fixes pour le contrôle du respect des feux de circulation aux carrefours sont-ils réellement en fonction en même temps dans le canton?
8. Le Conseil d'Etat compte-t-il augmenter ce nombre?

Le Conseil d'Etat tient tout d'abord à exprimer sa réelle préoccupation face à l'augmentation des accidents mortels survenus sur territoire genevois ces derniers mois. Plus généralement, il souhaite faire part de son inquiétude par rapport à l'accroissement des comportements dangereux et autres incivilités des usagers de la route, corroboré par les résultats des campagnes de prévention et de contrôle effectuées par la police en 2003 et dans le courant du 1<sup>er</sup> trimestre 2004.

Depuis 1970, la Suisse et le canton de Genève en particulier ont connu une période de diminution continue des accidents de la route. Cette baisse était d'autant plus spectaculaire qu'elle intervenait parallèlement à un accroissement important du parc automobile et à un extraordinaire développement de la mobilité routière.

A Genève, entre 1970 et 2000, les accidents de la route ont ainsi diminué de 40% en chiffres absolus. On est alors passé de 4,5 accidents par million de kilomètres parcourus par des véhicules motorisés en 1970 à 1 accident pour la même distance en 2000. Il faut dès lors relever que les mesures préventives prises ces trente dernières années pour inciter les usagers de la route à adopter un comportement plus adéquat, rendre les véhicules plus sûrs et améliorer les infrastructures routières en terme de sécurité ont eu les résultats escomptés.

Malheureusement, il apparaît aujourd'hui que ce type de mesures n'a plus le même impact sur les usagers. En écho, on observe un début d'inversion de tendance dans le nombre des accidents, qui est devenu aujourd'hui effectif s'agissant des accidents mortels.

Il faut toutefois préciser que si le nombre d'accidents mortels est malheureusement en hausse à Genève en 2003 (22 contre 19 en 2002), le nombre total d'accidents demeure en baisse (3960 en 2003; 4348 en 2002) et le nombre de blessures corporelles également, bien que dans des proportions plus modestes (1327 en 2003; 1341 en 2002).

Par comparaison, il faut savoir qu'en Suisse, il y a eu 549 décès liés à la route en 2003, contre 513 en 2002.

Si l'alcool et les excès de vitesse figurent parmi les principales causes d'accidents graves, divers phénomènes de société peuvent également expliquer ce douloureux constat, soit :

- le stress quotidien qui modifie indéniablement le comportement des usagers de la route;
- les sources d'inattention qui se multiplient (téléphones mobiles, radio, systèmes GPS);

- le sentiment de sécurité procuré par les véhicules actuels qui atténue la perception du danger;
- la densification de certains types de véhicules (4x4) qui peuvent être particulièrement dangereux, notamment pour les piétons;
- l'élargissement de l'urbanisation qui augmente les distances, exacerbe la notion de perte de temps dans les déplacements et suscite des excès de vitesse.

Si l'intensification des contrôles policiers et la répression des usagers de la route au comportement fautif ont un impact certain sur les personnes qui en font l'objet, les actions entreprises devraient toutefois s'étaler sur une plus grande durée pour être véritablement dissuasives et donner des résultats probants et significatifs.

Au demeurant, la répression n'est ni un remède exclusif, ni une réponse suffisante aux incivilités routières constatées.

La brigade d'éducation routière de la police, créée en 1968, a d'emblée engagé un travail de prévention dans quelques écoles. Depuis 1989, toutes les classes du canton sont visitées. La brigade est aujourd'hui composée de 11 personnes, dont 9 moniteurs.

Sa première tâche est de fréquenter tous les degrés enfantins et primaires. Le nombre de classes visitées en 2003 est de 1759. La brigade dispense également des cours aux adolescents désireux de passer le permis de conduire pour les cyclomoteurs. Son personnel est également sollicité par diverses associations soucieuses de la sécurité de leurs membres, notamment, les parents d'élèves, les personnes âgées (clubs d'aînés) et autres entreprises. Sous l'égide du TCS, la brigade participe à l'organisation de divers ateliers traitant de la sécurité routière.

D'autres pistes doivent être étudiées et des actions directement ciblées sur les facteurs générant des comportements dangereux sur la route doivent être planifiées. A cet égard, la récente campagne "Le respect, ça change la vie", initiée par Monsieur André Castella, Maire d'Avusy, s'inscrit dans cette dynamique citoyenne visant à replacer le comportement des usagers de la route sur le terrain des égards dus à autrui et de la convivialité.

## Réponses aux questions :

- 1) La sécurité routière est une des préoccupations majeures du Conseil d'Etat et elle doit le rester. Plusieurs opérations de contrôle de police d'envergure ont ainsi été menées en 2003. Considérant la tendance à la hausse des comportements dangereux des usagers de la route, ce type d'action est appelé à s'intensifier, dès cette année.

Par ailleurs, dès 1998, le canton de Genève a fait de la prévention des accidents de la route une de ses priorités sanitaires. Dans le cadre de la planification sanitaire qualitative, sous la supervision du département de l'action sociale et de la santé, un réseau de promotion de la sécurité et de prévention des traumatismes et accidents a ainsi été créé et des nouvelles actions de prévention ont été envisagées (p. ex. autour des dispositifs de retenue pour enfants ou « sièges-auto »).

De plus, dès juin 2001, l'Office des transports et de la circulation a mis sur pied un groupe interdépartemental. Des sous-groupes de travail thématiques ont été créés et ont fonctionné avec une régularité variable : santé et accidents, aménagement, communication. Cette organisation s'appuie également sur la Commission consultative de la circulation (CCC).

Par ailleurs, le Conseil d'Etat a affirmé à plusieurs reprises son soutien à la Confédération dans la mise en œuvre, au niveau national, d'une politique cohérente de sécurité routière. Il a également exprimé sa volonté d'adopter au niveau cantonal une démarche globale et proactive. Dans cette perspective, une action spécifique « Santé et accidents de la route » a été introduite dans le Calendrier de législation 2003-2006 de l'Agenda 21 cantonal (loi sur l'action publique en vue d'un développement durable du 15 novembre 2002), au niveau du volet « Villes-Santé OMS ». Elle doit aboutir à l'établissement d'un concept cantonal de sécurité routière durable.

- 2) La Journée mondiale de la santé du 7 avril 2004 sera consacrée par l'OMS au thème de la sécurité routière avec le mot d'ordre «L'accident de la route n'est pas une fatalité». A cette occasion, le Conseil d'Etat va réaffirmer publiquement sa détermination à promouvoir énergiquement les mesures de lutte contre l'insécurité routière en lançant la campagne de signature et d'adhésion à la Charte européenne sur la sécurité routière.

En collaboration avec l'OMS, l'Etat de Genève participe actuellement à l'organisation de cette manifestation. Un 'village de la sécurité

routière' sera installé et mis à disposition des associations et institutions actives dans le domaine de la sécurité routière.

Au surplus, les mesures en cours dans le domaine de la prévention et de la sensibilisation seront poursuivies par les départements concernés. Elles seront accentuées par l'organisation de cours spécifiques de sécurité routière qui seront dispensés aux techniciens du canton en charge de projets d'aménagement ou de gestion de la circulation routière.

De nouvelles dispositions légales sont à l'étude afin d'inscrire dans la loi des obligations d'assainir des situations dangereuses en matière de circulation.

Le développement des actions actuelles de contrôles (véhicules, alcoolémie, vitesse, respect de la signalisation) devrait également se diversifier.

Ainsi, après avoir mis sur pied sa campagne PréDiRe en automne 2003, avec les résultats évoqués plus haut, la police a récemment renforcé ses contrôles en matière de circulation des deux-roues lors d'une opération spéciale de deux semaines qui vient de s'achever. D'autres actions de type analogue sont prévues ces prochains mois.

Enfin, à l'instar d'autres pays, l'organisation d'un véritable observatoire de la sécurité routière, basé non seulement sur l'analyse statistique des accidents mais aussi sur l'analyse des accidents eux-même (enquêtes d'accidents) permettrait d'élaborer avec plus de précision un plan d'action basé sur les causes réelles des accidents.

Cela dit, l'augmentation de personnel ou d'installations techniques de surveillance nécessaires pour relever le défi d'une diminution constante des accidents de la route, se heurte aux limites budgétaires. Elle implique de nouvelles dépenses, dépendantes elles-mêmes de nouvelles recettes.

- 3) La police dispose à l'heure actuelle de 69 cabines radar fixes sur tout le territoire cantonal, dont 8 sont en fonction simultanément.
- 4) Malheureusement, ces appareils deviennent obsolètes. La police a des difficultés à trouver des pièces de rechange pour les réparer. Dès lors, il conviendrait de moderniser le matériel nécessaire et d'acheter des appareils numériques, naturellement plus onéreux que les modèles actuels.

- 5) En 2003, malgré les ressources engagées dans la sécurité de deux grandes Conférences internationales (Sommet d'Evian en juin et Sommet mondial de la société de l'information en décembre), des contrôles routiers ponctuels ont été effectués trois fois par semaine, hors période des Conférences. Par ailleurs, la police a procédé à 1083 contrôles d'une durée moyenne d'une heure, entre le 25 août et le 10 octobre 2003. 750 contrôles ont été effectués au moyen du radar mobile. En 2003, 1291 personnes ont été contrôlées à l'éthylomètre. 1031 contrôles se sont révélés positifs.
- 6) La police genevoise possède deux radars mobiles.
- 7) La police genevoise possède 69 boîtiers pour le contrôle des feux, dont 11 fonctionnent simultanément dans le canton.
- 8) Le Conseil d'Etat a l'intention d'intensifier la surveillance par des moyens techniques adaptés, dans la mesure des allocations budgétaires attribuées à la sécurité routière.

En conclusion, seule une démarche concertée entre partenaires concernés et conjuguant les efforts de prévention, de sensibilisation, de lutte contre les incivilités routières et de répression est de nature à inverser la tendance actuelle à l'augmentation des comportements dangereux des usagers de la route et leur conséquence la plus tragique, à savoir les pertes de vie humaines accidentelles. Le Conseil d'Etat s'y emploie dans la durée et par des mesures immédiates.

Pour information, les services de l'administration ont travaillé neuf heures pour élaborer et coordonner les éléments nécessaires à la présente réponse.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte de cette réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

Le chancelier :  
Robert Hensler

Le président :  
Robert Cramer

**Secrétariat du Grand Conseil****IUE 84**

*Interpellation présentée par le député:  
M. Sami Kanaan*

*Date de dépôt: 11 mars 2004*

**Interpellation urgente écrite****Hausse du nombre de morts sur les routes genevoises : quelle action du Conseil d'Etat?**

En février le "Bureau fédéral de prévention des accidents" (bpa) publiait un premier bilan pour les statistiques 2003 des accidents de la route, en confirmant une tendance particulièrement choquante: le nombre de victimes de la route (morts et blessés) a repris l'ascenseur (549 morts, soit une augmentation de 7% par rapport à 2002). Même si ce n'est de loin pas la première cause de mortalité à Genève et en Suisse, la plupart de ces victimes résultent de l'inattention associée à une conduite dangereuse, souvent en excès de vitesse, parfois combiné avec la consommation d'alcool, et pourraient être épargnées.

Comme vient de l'affirmer avec force l'Etat de Vaud par le biais des responsables de la police vaudoise, et comme le démontre aussi le canton de Berne, pour ne prendre que ces deux exemples, seule une attitude extrêmement ferme, se traduisant par une présence accrue et permanente des forces de police sur le terrain, peut amener un changement de tendance. Les victimes de la route ne peuvent et ne doivent pas constituer une fatalité, et les excès de vitesse constituent une mise en danger consciente de la vie d'autrui, ce qui doit être sanctionné comme tel.

En octobre 2003, la police genevoise publiait les résultats de sa campagne spéciale "PréDire", confirmant une fréquence inacceptable de comportements dangereux sur les routes du canton, y compris dans des zones sensibles comme aux abords des écoles (1091 dépassements de vitesse rien que dans



ces zones, en 7 semaines). Cette campagne était bien sûr bienvenue mais une action ponctuelle ne peut suffire.

Par ailleurs, les mesures de prévention indirecte, comme par exemple les séances de sensibilisation dans les écoles ou les campagnes d'affichage, constituent une action utile et nécessaire, mais clairement insuffisante, de même que les mesures constructives, comme les ralentisseurs ("gendarmes couchés").

Le bpa recommande lui-même, dans son communiqué de presse du 17 février 2004, un renforcement de l'action de la police contre les excès de vitesse et autres infractions au code de la route.

La France a aussi considérablement renforcé l'action des forces de police dans ce domaine, avec des résultats extrêmement positifs.

C'est pourquoi nous souhaitons que le Conseil d'Etat réponde aux questions suivantes:

1. Sur la base de ces chiffres alarmants, quelle action durable et permanente le Conseil d'Etat compte-t-il entreprendre ?
2. Le Conseil d'Etat est-il aussi disposé, comme d'autres cantons, à affirmer publiquement sa détermination dans ce domaine, à faire passer un message de "tolérance zéro" dans ce domaine, et à se donner les moyens pour concrétiser ce message par des actes sur le terrain ?
3. Combien de radars fixes pour le contrôle des vitesses sont-ils réellement en fonction en même temps dans le canton ?
4. Les modèles en usage sont-ils suffisamment modernes et performants pour assurer leur fonction efficacement ?
5. Combien d'opérations de contrôles ponctuelles sont-elles effectuées en moyenne annuelle sur les routes genevoises (barrages ponctuels de contrôle, contrôles mobiles de vitesses, etc.) ?
6. Combien de radars mobiles sont actuellement utilisés par la police genevoise pour des opérations ponctuelles de contrôle des vitesses ?
7. Combien de radars fixes pour le contrôle du respect des feux de circulation aux carrefours sont-ils réellement en fonction en même temps dans le canton ?
8. Le Conseil d'Etat compte-t-il augmenter ce nombre ?