

*Date de dépôt : 12 avril 2021*

## **Rapport**

**de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de M<sup>me</sup> et MM. Olivier Baud, Pierre Bayenet, Christian Zaugg, Jocelyne Haller, Pierre Vanek, Jean Batou : Favorisons la mobilité piétonne, régulons les feux !**

*Rapport de majorité de Mme Fabienne Monbaron (page 1)*

*Rapport de minorité de M. Jean Burgermeister (page 22)*

### **RAPPORT DE LA MAJORITÉ**

#### **Rapport de Mme Fabienne Monbaron**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Cette motion, déposée le 4 février 2020, a été étudiée durant quatre séances de la commission des transports sous la présidence de M<sup>me</sup> Marjorie de Chastonay. Ont assisté à tout ou partie des séances ; M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat (DI), M<sup>me</sup> Fabienne Peracino-Rostan, coordinatrice mobilité douce (DI), M. Thierry Messenger, directeur régional (DI), M. Olivier Caumel, directeur de la direction régionale Arve-Lac, OCT (DI), M. Gérard Widmer, directeur région Rhône-Arve (DI), M. David Favre, directeur général, OCT (DI), M. Jean-Luc Bourget, directeur régulation du trafic (DI), M. Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs (DI), M<sup>me</sup> Emmanuelle De Beaufort, responsable du développement ferroviaire (DI).

Les procès-verbaux ont été tenus avec rigueur et précision par M<sup>me</sup> Mariama Laura Diallo, qu'elle en soit ici remerciée.

## Présentation du projet par son auteur, M. Olivier Baud

M. Baud explique que cette motion touche à la mobilité douce et qu'elle vise un problème particulier, celui du temps d'attente des piétons aux feux rouges sur les passages piétons. Le propos n'est pas de dire que rien ne se fait en matière de mobilité douce, mais dans tous les projets, notamment le RD 1365 (rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le plan d'action de la mobilité douce 2019-2023), il est difficile de trouver une mesure concrète qui vise à réduire le temps d'attente pour les piétons aux feux ; or cela contribuerait à leur sécurité. Il n'y a pas de véritable modification, pourtant les lois qu'il a évoquées le disent clairement. L'art. 2, lettre c de la LMD (loi sur la mobilité douce – H 1 80) dit que « des traversées piétonnes attractives et sécurisées sont réalisées en nombre suffisant sur l'ensemble du réseau de routes primaires et secondaires (...) ». Du moment que les piétons doivent attendre très longtemps, ce n'est pas attrayant et ça les met en danger.

On bute toujours sur cette problématique parce qu'on peut faire des parcours ou des passages piétonniers, mais la réalité est que lorsqu'on sort par exemple du centre commercial de Planète Charmilles et qu'il faut traverser pour prendre le bus à l'arrêt Guye, si on appuie sur le bouton, il faut attendre plus d'une minute en ayant beaucoup de chance de voir le bus passer sous son nez. Les piétons traversent donc au rouge et de manière dangereuse. Il a pris cet exemple car c'est un tronçon très large, il n'y a pas d'îlot central et il y a eu un accident mortel sur cette avenue. Devant la HEAD (Haute école d'art et de design), sur la même rue, il n'y a pas non plus d'îlot, c'est un grand passage piéton à traverser et, s'il faut attendre trop longtemps, les piétons n'attendent pas. Avec la situation sanitaire, les piétons rechignent à appuyer sur les boutons presseurs et, a fortiori, ils traversent de manière plus dangereuse, pour autant que ces boutons presseurs réduisent le temps d'attente, ce qui n'est pas toujours évident. A la rue de Lyon, devant le parc Geisendorf, il a chronométré et il a fallu attendre 1,35 minute pour traverser. Même si c'est une grande avenue, la circulation est toujours interrompue à un moment et donc si le feu n'est pas vert au bout d'un moment les piétons traversent à leurs risques et périls.

Si l'on regarde les textes de loi, on peine à trouver concrètement un endroit où on nous dit qu'on va réduire le temps d'attente aux feux. Le but de cette motion est de booster cela. Devant le 54, route des Franchises, il a chronométré le temps d'attente qui est de 1,35 minute ; il n'y a pas d'îlot au milieu, les jeunes qui sortent du collège n'attendent pas et c'est risqué. Il a vu dans l'exposé des motifs un exemple d'actif-trafic, qui a chronométré un parcours piéton de Cornavin à Cirque dont la durée est de 17,5 minutes dont 6,5 minutes d'attente aux feux, soit environ 37% du temps qui est passé à

faire du sur-place. C'est énorme alors qu'on sait que la moitié des transports en ville se fait à pied. Il pense qu'on peut faire mieux et qu'il faut booster cela. Il ajoute que la régulation des carrefours est censée être conçue pour encourager la mobilité douce, mais on a de la peine à le voir. Au carrefour du Bouchet, le temps d'attente pour traverser est hallucinant. Un article de la Tribune de Genève du 7 juin 2017 démontrait que le temps que les piétons passent à attendre le feu vert dépasse le temps attendu par les automobilistes.

### *Questions des députés*

Une députée S confirme que le problème se trouve en certains lieux. Certains carrefours sont problématiques, notamment en cas de feu sur demande pour les voitures car, dans ce cas, le temps d'attente pour les piétons peut dépasser 2 minutes. C'est un problème réel. Elle demande pourquoi il n'a pas été demandé que la réponse à l'appel du feu soit instantanée au lieu d'un intervalle de 7 secondes. Elle ajoute que le temps de traversée n'est pas toujours adéquat car il ne tient pas compte du temps pris pour traverser.

M. Baud estime qu'il faut laisser le temps au trafic automobile de s'arrêter. Ces 7 secondes ont été reprises des études d'actif-traffic et ça semblait être un temps raisonnable entre le moment où on appuie et celui où le feu devient vert. Dans le RD 1365, il est indiqué qu'un des objectifs est de « viser un temps d'attente de maximum de 50 secondes pour les piétons en zones I et II. Si le nombre de TC (transports en commun) est important le temps d'attente pourra être augmenté à 60 secondes » (p. 39). Il a vu à plusieurs reprises devant le centre de Planète Charmilles, des gens qui voient le bus arriver au loin et voyant que le feu ne passe pas au vert, ils se jettent dans la circulation pour ne pas louper le bus, le suivant arrivant une dizaine de minutes plus tard.

Un député PLR demande s'il a songé à la création de passerelles pour les piétons, ce qui aurait pour mérite de réguler les feux à la manière des voies vertes suisses alémaniques et permettrait une meilleure circulation pour les automobiles. Ainsi, les piétons ne devraient pas attendre, les véhicules pourraient bénéficier de temps d'attente moins longs et la fluidité du trafic serait améliorée.

M. Baud n'y a pas songé car cette motion demande des solutions. La solution serait de créer de vraies zones piétonnes, parce qu'ainsi on ne se poserait plus la question d'avoir des feux rouges pour les piétons ou pas. Des aménagements des voies de piétonnisation, on en trouve dans tous les textes et ces voies existent. On peut aménager plein de choses, mais il y a un

principe qui est que, suivant les endroits, on est stoppé par les feux rouges. Une passerelle sur la rue de Lyon serait sans doute impossible selon les TPG, en raison des câbles électriques. Ça ne règle pas tous les problèmes de mobilité douce car il faut tenir compte des personnes à mobilité réduite. Il constate que beaucoup de passerelles sont très peu empruntées et que ce n'est pas la panacée car ça peut être compliqué de monter les marches.

Le député PLR estime que l'on pourrait s'inspirer de ce qui se fait à Bordeaux où tous les câbles ont disparu puisque les trams se rechargent par le sol. Pour les personnes à mobilité réduite, il y aurait la possibilité de leur réserver des passages dédiés qu'elles pourraient actionner avec badges spéciaux, ce qui inciterait les piétons à emprunter ces passerelles. Ces passerelles pourraient être des aménagements urbains esthétiquement agréables. Tout le monde serait gagnant.

M. Baud indique que son ambition est plutôt de créer des voies piétonnes pour améliorer la qualité de vie. Si on pense à l'initiative pour la zone piétonne en ville de Genève, on verra que ça n'entrave en rien la circulation si elle est nécessaire. Il pense que ce que la motion propose ne coûte rien et qu'il ne faut que reprogrammer les feux. On pourrait peut-être trouver un autre système que les boutons presseurs, notamment des détecteurs qui déclencheraient le feu vert sans qu'on doive attendre une minute ou plus.

Un député PLR souligne que 1 minute 35 secondes, c'est certes long mais c'est aussi long pour les automobilistes qui ont quelques fois plus longtemps à attendre. La réponse immédiate ou en 5 secondes a été implémentée sur certains carrefours. Certains passages piétons coupent immédiatement le feu pour les voitures et permettent aux piétons de ne pas attendre ; c'est en général dans des zones où c'est facile à intégrer. Les carrefours équipés de ce système sont bien faits car le piéton qui arrive juste après le précédent attend un peu plus longtemps. Ça existe, mais ce n'est pas compatible avec les grands carrefours. Il s'étonne que cette motion se soucie des piétons qui traversent au feu rouge au risque de subir un grave accident et rappelle un autre problème, celui des cyclistes qui n'attendent quasiment jamais aux feux rouges en se faufilant de manière très dangereuse. Il estime que les lois sont là pour être respectées et qu'il y a peut-être un travail d'éducation à faire dans ce domaine plutôt que d'imaginer des solutions qui sont de nature à entraver encore plus la circulation automobile. Il signale que, pour arriver à la hauteur de l'avenue Wendt en prenant la rue de la Servette, il met 10 minutes pour faire 500 mètres, ce qui est invraisemblable.

M. Baud répond qu'on pourrait effectivement améliorer la circulation des cyclistes et créer des pistes cyclables. Il ne descend plus la rue de la Servette à vélo car c'est impossible de circuler sur la bande cyclable à droite de la rue.

Cette motion ne traite pas des cyclistes, car tout le monde naît piéton mais pas cycliste. Il souhaite que le piéton soit vraiment reconnu dans la ville, car c'est quelque chose de naturel ; or on a créé quelque chose d'artificiel autour de lui. Les feux de circulation sont uniquement là pour unifier et réguler le trafic automobile et, dans un deuxième temps, on pense au fait que les piétons doivent traverser, mais ce n'est pas pensé d'abord pour les piétons. Dans le RD 1365, il y a une mesure assez simple qui est l'autorisation de tourner à droite en respectant la priorité aux piétons. Selon les études, il n'y a eu aucun accident dans les villes qui l'ont testé et, à Genève, ce n'est toujours pas le cas et il le déplore ; c'est par ailleurs plus simple pour les automobilistes. L'idée est d'appliquer les mesures qui marchent et de reconsidérer le piéton comme étant l'élément naturel.

Le député PLR ajoute que les passages piétons qui ne sont pas accompagnés de feux de signalisation donnent la priorité aux piétons et c'est bien respecté, sauf que lorsqu'il s'agit d'un tramway, cette priorité n'existe plus et la partie du passage piéton s'interrompt. Il lui demande s'il estime ceci normal, parce qu'il y a un réel danger. En effet, le piéton se sent sécurisé, il traverse et, si dans son prolongement direct il y a tout à coup une voie ferrée, il perd la priorité sur le véhicule. C'est par exemple le cas à Bel-Air. On pourrait imaginer un feu rouge piétonnier qui interrompt la circulation du tram.

M. Baud souligne qu'il y a eu un accident mortel à Carouge et le conducteur a été disculpé en vertu de cela. Il ne pense pas que ce soit la faute des conducteurs ni qu'ils sont dangereux ; il y a des accidents dramatiques et des circonstances atténuantes pour les conducteurs de tram car ce sont des véhicules particuliers. Il n'a pas un véritable avis là-dessus. A priori, ce n'est pas une difficulté majeure sauf, peut-être, qu'il faudrait faire de la pédagogie. Comme les trams ont beaucoup de sites propres maintenant, un piéton est rarement surpris par un tram qui débouche au coin de la rue.

La présidente informe que la nouvelle loi sur la circulation routière qui entrera en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2021 prend désormais en considération l'autorisation de tourner à droite pour les cyclistes.

M. Messenger confirme que c'est une mesure qui fait partie du plan d'actions de la mobilité douce et, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021, la loi fédérale permettra de le faire et le canton de Genève entend utiliser cette possibilité dès que possible ; il communiquera rapidement à cet effet. Ceci ne sera toutefois pas possible partout, la réglementation prévoyant des critères de sécurité pour l'autoriser, il y aura donc des panneaux spécifiques sur les carrefours où cela est possible.

Un député PDC relève que, dès qu'il y a cohabitation entre les voitures et les piétons, il y a inévitablement des gens qui ne respectent pas la séquence. Il souligne que la motion parle d'une cadence au minimum toutes les 30 secondes et, juste en dessous, de 7 secondes à ne pas excéder. Il estime qu'avec cette contrainte très restrictive, la voiture n'a plus sa place.

M. Baud souligne que tous les feux ne sont pas équipés d'un bouton, donc c'était pour donner un délai minimum de 30 secondes. Les 7 secondes sont plus restrictives et concernent les passages où il y a un bouton.

A la question d'une députée S, M. Baud répond que l'invite sur les boutons presseurs qui demande à « rendre effective la mesure » n'existe pas déjà dans une réglementation, mais qu'elle a été évoquée dans diverses études.

Un député PDC revient sur les exemples cités par rapport à l'arrêt en face de Planète Charmilles. A 19h, il y a un bus au maximum toutes les 8 minutes. La personne qui sort de Planète Charmilles, si elle a loupé le feu et du coup le bus, a largement le temps de prendre le suivant qui arrive 5 minutes plus tard. La difficulté de cette motion est qu'on ne va pas tous à la même vitesse. L'absence de feu avec la priorité piétons est frappante à la place Neuve, c'est l'enfer total pour les automobilistes. Il estime que ceci va créer encore plus de difficultés. Il aimerait savoir si M. Baud voit un plan B à sa motion si celle-ci n'était pas acceptée.

M. Baud pense que c'est une question de temps et qu'on y arrivera tôt ou tard. La voiture n'a pas d'avenir au centre-ville. Il y du monde qui sort du centre commercial toute la journée et pas qu'à 19h. Cet exemple est frappant, car on voit le bus arriver de loin mais il faut parfois y renoncer. Il trouve anormal de voir arriver le bus de loin et de devoir y renoncer parce que les voitures, elles, doivent continuer à circuler.

Le député PDC comprend qu'il ne voit pas de plan B, à part la suppression de la voiture.

M. Baud explique qu'il faut encourager les personnes à se déplacer à pied ou à vélo. Il pense que ça peut très bien se faire à moindre coût. Dans certaines villes, le temps d'attente aux passages piétons est décompté et cela pousse les piétons à attendre. Si quelqu'un voit le bus arriver au loin, il ne va pas attendre 8 minutes pour le prochain.

Une députée PLR relève que les conducteurs d'automobiles doivent aussi attendre près de 40% du temps de trajet aux feux et ceci est valable pour tous les modes de déplacement. Les seuls qui ont peut-être moins de 40% sont les cyclistes qui ne respectent pas les feux. Elle pense qu'il faut des phases de feu pour tous les modes de circulation. L'augmentation des phases de feu

pour les piétons risque de congestionner encore plus le centre-ville et, par là, de péjorer la qualité de l'air.

M. Baud pense que, si on a une régulation plus intelligente des feux, ça ne devrait pas augmenter la pollution atmosphérique.

La députée PLR souligne que ces mesures ne vont pas diminuer le nombre de voitures, qui vont rester plus souvent arrêtées.

M. Baud explique que les aménagements pour la mobilité douce visent à réduire le trafic motorisé. C'est une volonté politique, donc c'est normal si les mesures tendent à diminuer le trafic automobile plutôt qu'à le stabiliser. Les piétons attendent plus que les automobilistes selon les études qu'il a mentionnées. Le constat, c'était que, partout, l'attente aux feux rouges est plus longue pour les piétons que pour les automobilistes.

Un député MCG indique que l'art. 190 de la constitution a deux axes. L'un ouvre la liberté de choix de son mode de transport et l'autre impose la fluidité du trafic. S'il peut comprendre le positionnement de M. Baud, il demande comment il rend cela compatible avec la constitution.

M. Baud répond que ce n'est pas en contradiction avec la constitution. Il est admis que le piéton a la priorité, or ce n'est pas le cas. Chacun a le droit de choisir son mode de transport, mais l'usager prioritaire est le piéton et ça doit être respecté. L'automobiliste genevois qui voit un feu orange qui clignote y va et ne fait pas attention.

Une députée S propose l'audition de la Coordination des transports et déplacements (CTD) qui regroupe diverses associations.

Un député PDC demande l'audition du département.

Aucune opposition n'étant formulée, ces auditions sont acceptées.

**Audition de M<sup>me</sup> Andrea von Maltitz, vice-présidente Coordination transports et déplacements (CTD), cosecrétaire Suisse romande actif-traffic, de M. Jacques Sottini, membre du comité (CTD), membre du comité Pro Vélo Genève, et de M. Marco Ziegler, membre du comité (CTD), membre du comité Mobilité piétonne Genève**

La présidente remercie les auditionnés de leur venue et leur cède la parole.

M<sup>me</sup> von Maltitz indique que Genève est la ville la plus dense de Suisse et que c'est idéal pour la marche. Il y a par ailleurs un pourcentage très élevé de marche à Genève. Pour rendre cela plus agréable, il faut se demander pourquoi les gens marchent à pied, et la plupart de temps c'est pour leurs loisirs. Les études montrent que les piétons n'aiment pas quand il y a des

obstacles et quand les trottoirs ne sont pas aux normes. A Genève, environ 80% des trottoirs n'ont pas la largeur qu'ils devraient avoir.

Un député EAG demande si la régulation des feux piétons a été posée par leurs organisations devant le département et s'ils considèrent que cet élément pourrait encourager la mobilité piétonne.

M<sup>me</sup> von Maltitz répond que c'est certainement quelque chose qui pourrait l'encourager. Actif-traffic a fait une étude qui révèle que le temps d'attente est très décourageant. Le temps d'attente de 7 secondes a aussi été donné par la haute école spécialisée de Rapperswil où ils ont un institut pour la sécurité des piétons. Ce genre de démarche inciterait aussi de vieilles personnes à marcher, puisque le fait de devoir attendre 45 secondes ne les encourage pas à se déplacer.

M. Ziegler explique que lorsque le plan d'action de la mobilité douce (PAMD) a été présenté aux associations au sein du Conseil des déplacements et qu'elles ont été invitées à participer à une préconsultation, ils ont constaté que dans les mesures de gestion du trafic figurait l'idée d'adapter la stratégie de régulation. Dans la première mouture, il n'y avait pas l'indication des durées maximales de franchissement des passages piétons. Pour comprendre les intentions du département, ils ont pris contact avec l'OCT et demandé à rencontrer le chef du service de la régulation du trafic. M. Bourget a exposé cette stratégie mise en place, à savoir que le temps d'attente doit être de 40 secondes, que lorsqu'on a un bouton pour la commande il doit y avoir une réponse rapide et qu'aux traversées en « L » on doit faire l'enchaînement des phases de vert.

Ceci figure dans la formulation actuelle du PAMD et la mise en place se fait progressivement. La stratégie est bonne mais, si on équipe déjà les traversées piétonnes dans les zones 1 et 2 de la LMCE, on aura déjà fait un bon pas pour favoriser le déplacement des piétons. Le problème, ce sont les délais et les crédits nécessaires. En effet, pour réguler les feux, il faut de nouveaux équipements et du personnel pour la mise en œuvre. Les crédits nécessaires pour renouveler les feux sont bientôt épuisés. Il est surtout prévu de réaliser les itinéraires de la task force vélo en installant de nouvelles signalisations lumineuses et, si ce crédit n'est pas voté, on ne peut pas installer les feux et raccourcir les phases. C'est la réalisation qui est le problème majeur et, pour cela, il faut des moyens supplémentaires en personnel au service de la régulation, ce qui permettra de favoriser la marche, le report modal et de répondre au défi de l'urgence climatique.

Un député PDC relève qu'un piéton se déplace entre 3 et 6 km/h et soit il se déplace d'un point A à un point B, soit il se promène. Il entend bien que



les personnes âgées ont besoin de temps pour se déplacer et admet que la régulation du feu doit leur permettre de traverser, mais il souhaite savoir comment les auditionnés justifient de demander une telle priorisation sous l'angle d'une personne âgée qui ne va jamais enchaîner son parcours de manière continue. Il ne voit pas en quoi le fait d'attendre 45 secondes à un feu peut déranger une personne âgée qui arrive gentiment à ce feu.

M<sup>me</sup> von Maltitz a constaté, lorsqu'elle s'est temporairement retrouvée avec une canne, qu'elle avait beaucoup de peine à traverser les feux. Pour beaucoup de vieilles personnes, c'est anxiogène. On est dans une société qui est en train de vieillir et il faut se demander quel avenir on veut leur réserver. Il faudrait se dire qu'en ville on fait attention aux personnes âgées ou handicapées et qui peuvent être jeunes.

M. Ziegler rappelle que Genève avait développé dans la 2<sup>e</sup> moitié du siècle dernier une gestion de la circulation très favorable à la fluidité automobile et les piétons étaient la variable d'ajustement. En effet, c'était à eux de s'adapter et d'attendre qu'on leur donne le passage. Le passage était donné par des cycles de 120 secondes aux feux. C'était une régulation genevoise. Partout ailleurs en Suisse, on a mis en place des cycles de 60 ou 90 secondes et, dans la nouvelle stratégie de régulation, on est en train de s'adapter à cette mode majoritaire et à venir à des cycles de feux qui ont une phase d'attente supportable pour les piétons. On peut aller plus loin et dans l'hypercentre, où la loi dit qu'il y a une priorité pour la marche, la logique serait soit de ne pas avoir de feux du tout et une priorité piétonne garantie, soit de garder une régulation avec un feu vert par défaut pour les piétons, et ce sont les véhicules qui demandent et obtiennent le passage au moment où ils sont aux feux. On est dans une phase d'adaptation où on passe d'un régime hyper favorable à la voiture à un régime équilibré entre les voitures, les piétons et les vélos et il faudra bien arriver dans les zones hypercentrales à donner une priorité plus grande à la marche et aux piétons.

Une députée MCG revient aux propos de M. Ziegler s'agissant de la coordination des feux. Elle sait qu'il y a des vagues vertes pour les automobiles, ce qui implique automatiquement qu'il y ait des vagues vertes pour les piétons, puisque quand les voitures sont au rouge, en principe, les piétons peuvent passer et souvent ce n'est pas le cas. Elle demande quels sont son avis et son expérience sur le sujet. Elle ajoute que, dans le fond, M. Dal Busco a pu changer le rythme des feux de telle sorte qu'ils soient différents de ce qu'ils étaient auparavant en supprimant les vagues vertes. Elle a compris que, dans les rues qui sont désormais limitées à 30 km/h, les feux sont réglés pour un passage à 40 km/h. Elle demande si M. Ziegler en a entendu parler. S'agissant des feux où les piétons peuvent demander le

passage, elle se souvient d'une femme qui lui disait qu'on allait plus vite à pied en ville à l'époque. Elle demande s'ils ont envisagé les traversées à l'anglaise, c'est-à-dire en diagonale des grands carrefours, ou s'ils estiment que ce n'est pas nécessaire.

M. Ziegler cite l'exemple de ce qui se fait avec la nouvelle stratégie de régulation et avec des équipements plus souples et adaptables à la demande. Il faut faire l'expérience des aménagements devant la gare des Eaux-Vives puisqu'il a fallu modifier la régulation pour permettre au tram de s'arrêter devant la gare. Il a fallu permettre aux piétons de demander le passage rapidement pour aller sur l'arrêt du tram. La régulation des flux de voitures se fait de manière très souple. La file de voitures est tronçonnée et retenue aux différents feux. Elle est coupée très rapidement quand un tram ou des piétons demandent le passage sans entraver la fluidité alors qu'on imaginait que ce n'est qu'en laissant passer de nombreux véhicules qu'on l'améliorerait. Ça donne une impression de prise en compte de l'intérêt de chacun qui est vraiment à la hauteur des attentes de tous. Il estime que c'est la régulation moderne qu'il faut développer partout.

La députée MCG signale que M. Barthassat a pu changer tout le système sans qu'on lui accorde de crédit particulier, donc il devrait y avoir moyen de bien faire sans leur demander de dépenser des sommes énormes.

M. Ziegler précise qu'il y a eu un crédit de 50 millions pour moderniser les feux. La mise à l'orange la nuit ne demande pas de nouvelles installations. Par contre, la régulation fine et l'adaptation à la demande des programmes qui permettent de gérer avec souplesse cette adaptation demandent des investissements importants et pour cela, il faut les crédits nécessaires.

#### **Audition du département : M. David Favre, directeur général – OCT (DI), et M. Jean-Luc Bourget, directeur régulation du trafic (DI)**

M. Favre rappelle que la LMCE vise à prioriser les transports publics et la mobilité douce dans l'hypercentre et dans le centre urbain. Ce sont à la fois deux modes de mouvement et les transports collectifs. Tous trois doivent avoir le même ordre de priorisation et ce n'est pas évident. La régulation est un moyen parmi d'autres d'atteindre cet objectif. On ne peut pas promettre des temps d'attente aux passages piétons de manière aussi stricte. Ce n'est pas réaliste ni faisable dans le contexte de la mobilité.

M. Bourget rappelle brièvement les objectifs de la motion : l'objectif principal des feux est la sécurisation des usagers et celui de la fluidité du trafic touche tous les modes de transport. En ce qui concerne la durée du vert pour un passage piéton, on doit considérer qu'un piéton se déplace entre 1,2

et 1,5 mètre/seconde. On doit lui donner un temps vert minimum de 4 secondes et, s'il y a un îlot central, c'est un tiers de la dernière traversée. La durée du clignotement est de 2 secondes minimum et de 8 secondes maximum. La problématique des personnes à mobilité réduite est qu'elles ont un principe d'engagement qui n'est pas toujours respecté. Si la personne à mobilité réduite arrive sur un passage piéton qui est déjà au vert, elle doit attendre le prochain cycle.

Pour ce qui concerne les 7 secondes d'attente maximum à un feu rouge. Il rappelle qu'un piéton ne peut s'engager que si le feu est au vert ; s'il arrive à la première seconde du clignotant, il doit attendre. Dans ces cas-là, il faut enlever la signalisation lumineuse du passage piéton afin que le piéton puisse s'engager sans qu'il ait l'interdiction de le faire. Il est impossible de tenir une cadence de 7 secondes. Il y a des lieux où il y a peu de trafic automobile ou piéton et où on attend 7 secondes, mais ça ne peut pas être répétitif. Pour les temps d'attente maximum de 30 secondes, il a pris l'exemple du carrefour Carl-Vogt/Ecole de Médecine, où il y a 4 mouvements. Pour avoir une périodicité à 30 secondes, il resterait 15 secondes pour donner les 3 autres mouvements. Il rappelle que le principe du vert, vert clignotant et rouge s'applique aussi aux transports publics et au transport individuel motorisé et, en 15 secondes, on se retrouverait dans l'impossibilité de donner les autres mouvements.

Au carrefour des Vingt-Deux-Cantons, on se retrouve avec 19 secondes restantes pour les autres mouvements. Or, il y a 200 convois qui circulent aux heures de pointe du soir et si on donne le temps d'attente de 30 secondes, les convois ne peuvent plus circuler. Il rappelle que les piétons complètent leur voyage en bus, en tram ou en voiture, donc ils n'auraient pas de gain sur le temps de parcours global. Il y a aussi la problématique de la gestion des sas. Sur Vingt-Deux-Cantons, il y a un sas, car la zone de stockage est courte et, si on a trop de véhicules, on bloque tout le carrefour. On doit considérer, quand un piéton veut traverser, qu'il faut d'abord vider tous les véhicules qui sont dans le sas. Si on donne des temps d'attente minimum à 7 ou 30 secondes, le reste du trafic ne circule pas et les voitures sont en arrêt sur les passages piétons, ce qui est dangereux et insécurisant pour les piétons. Il rappelle qu'il serait dommageable pour tous au niveau de la mobilité de donner 7 ou 30 secondes d'attente et que cela diminuerait la sécurité des piétons.

L'OCT s'est interrogé, car la LMCE en zone I et II priorise les transports collectifs et la mobilité douce. Dans la mobilité douce, il rappelle qu'il y a les piétons mais aussi les vélos. Ils ont recherché un guide des recommandations de l'OFROU. Or, l'OFROU légifère normalement sur la régulation routière et

émet très peu de recommandations. Quand l'OFROU produit quelque chose, il y a toujours un caractère obligatoire derrière. Ce document qui date de 2019 n'est qu'un guide de recommandations ; la difficulté sera son application. Les points problématiques pour les piétons sont les temps d'attente aux feux, les phases vertes trop courtes et les traversées en plusieurs étapes. Au travers du document de l'OFROU, on se rend compte que des évaluations ont été faites sur les attentes aux feux et que ce qui est acceptable, c'est un temps qui va jusqu'à 40 secondes, au-delà, c'est inacceptable. On a aujourd'hui toute la mobilité qui est à gérer, et on ne peut pas prioriser un mode plus qu'un autre. Si on retire un axe routier, ça veut dire qu'on peut donner plus souvent le vert aux autres, mais la régulation est là pour s'appliquer aux aménagements tels qu'ils sont.

Sur certains carrefours, appliquer un temps d'attente de 40 secondes produirait des enclonnements importants sur le trafic routier, donc sur le transport individuel motorisé, les transports publics et les vélos. Il relève qu'il est aujourd'hui très difficile d'appliquer les recommandations de l'OFROU, leur interprétation est que l'OFROU a publié des recommandations et pas des obligations car cet office sait qu'il est compliqué d'arriver à des temps d'attente tels que recommandés. L'objectif de la mise en œuvre de la signalisation lumineuse est de donner du temps vert à tous dans un temps restreint. Les temps d'attente maximum sont de 40 à 60 secondes en fonction des charges de transports publics. Selon les lignes de désirs, on fait une onde verte avec deux traversées successives.

Leur objectif est la traversée d'un passage pour piétons en une seule fois, même en présence d'un filot. Quand la LMCE dit que la priorité est identique aux transports publics et aux piétons, la priorité est dans les faits aux transports collectifs. Si on veut atteindre des temps d'attente de 40 à 60 secondes pour les piétons, il faut pouvoir réduire le trafic motorisé de 10% à 25%. Les temps d'attente maximum de 7 ou 30 secondes sont dans de nombreux cas impossibles à mettre en œuvre. Cela crée des encombrements et c'est nuisible aux transports publics et aux vélos. Dans les carrefours qui sont mis au clignotant, le temps d'attente est de 0 seconde. La signalisation lumineuse est généralement demandée par les communes et parce que les usagers de la route ne respectent pas la priorité aux piétons.

En termes de marge de manœuvre pour favoriser les piétons, il faut reconnaître qu'avec les charges de trafic il est quasiment impossible de limiter les temps d'attente. Une étude dite « macrorégulation », qui va permettre de définir ce qu'est un horaire d'heure creuse pour favoriser les modes de mobilité, notamment les piétons et les transports publics, a été lancée. Les piétons doivent pouvoir être favorisés les samedis, dimanches et

jours fériés. En ce qui concerne les vibreurs, ils concernent les malvoyants. Les boutons-poussoirs sont tous à 1,12 m du sol et sont contrôlés tous les ans. En cas de défaut, ils sont dépannés dans les 24h. Tous ces principes de contrôle, d'entretien et de remplacement sont valables pour tous les équipements de la signalisation lumineuse.

Un député MCG indique qu'il a voyagé en Suède et il a constaté qu'un essai était en cours : lorsqu'un piéton appuyait, la phase piétonne venait assez vite et, une fois la route traversée, il appuyait à nouveau et ça libérait le trafic routier. Il demande s'ils ont connaissance d'une telle expérience, s'ils pensent que c'est transportable à Genève ou si le caractère incivique des Genevois rendrait l'application impossible.

M. Bourget ne connaît pas l'essai de la Suède et ne pense pas que ça puisse fonctionner sur le long terme.

Un député Ve revient sur les problèmes des personnes à mobilité réduite et demande s'il serait envisageable d'afficher le décompte du nombre de secondes qu'il reste pour traverser.

M. Bourget explique qu'il y a des carrefours dits « adaptatifs », donc on ne sait pas combien de temps va durer le feu vert. Si un bus s'annonce, on augmente le temps de vert de quelques secondes pour qu'il puisse franchir le carrefour. Il existe aussi à certains endroits, un calcul automatique de la distance entre les véhicules. Si celle-ci est longue, on donne le vert aux piétons. S'il existait un décompte pour le piéton, il serait régulièrement faux. Dès lors, il n'y aura pas de décomptes sur les passages piétons.

Un député S indique qu'à certains carrefours, on a l'impression que les feux ne sont pas indispensables, par exemple le croisement Ecole de Médecine et boulevard Carl-Vogt. On voit que les piétons ne respectent presque jamais les feux, et il se demande pourquoi il n'y a pas un petit giratoire qui permettrait de supprimer la signalisation.

M. Bourget répond que le gabarit ne permet pas de faire un giratoire à cet endroit-là. M. Caumel ajoute qu'il est dangereux d'avoir des giratoires où le rayon n'est pas respecté, car cela provoque des traversées rapides. Le deuxième inconvénient est que ça ne permet pas de gérer une priorité d'un axe sur un autre. Il y aurait une priorité le matin dans un sens contradictoire avec un autre mouvement.

M. Bourget indique que le fait de remplacer le giratoire Motta par des feux va permettre de donner la priorité à la ceinture urbaine. Si on revient à l'Ecole de Médecine/Carl-Vogt, il y a quatre voies de circulation, le passage piéton à l'obligation d'être régulé, sinon le bus perdrait sa priorité.

M. Favre ajoute qu'il y a un élément législatif. A certains endroits quand on touche l'équipement du feu, il faut mettre un feu au passage piéton ; ça dépend du nombre de voiries.

Le député S demande s'ils pourraient faire une analyse succincte du rond-point de Plainpalais, notamment par rapport aux piétons. Il demande si un projet de modifier le schéma de circulation est prévu pour donner plus de priorité aux piétons.

M. Bourget ne croit pas qu'il y ait un projet pour revoir les aménagements, mais la création de la piste cyclable à Philosophes a permis de diminuer les temps d'attente à 40 secondes. En ce moment, un travail est fait sur ce rond-point de Plainpalais pour améliorer la situation. Le trafic automobile sur Philosophes a augmenté et il faut pouvoir vider cela, car ça nuit aux piétons. Il pense qu'ils ont une marge de manœuvre pour améliorer les piétons sans défavoriser les autres.

Un député EAG a un doute par rapport aux recommandations de l'OFROU sur les temps d'attente aux passages piétons. Il demande si l'OFROU conseille de ne pas dépasser les 40 secondes. Il souligne qu'une part importante de la motion est motivée par le fait que la mobilité piétonne est souvent absente des débats et des planifications en termes de mobilité. Il rappelle qu'il y a la proposition de recenser les problèmes manifestes de circulation et de pouvoir expliquer ce qui est prévu pour y remédier. Cela lui paraît raisonnable, car il y avait l'impression d'un manque de lisibilité sur les objectifs de mobilité piétonne. Il demande si, là-dessus, le département a l'intention d'aller vers davantage de clarté.

M. Favre trouve qu'il est frustrant d'entendre dire qu'on ne fait rien pour les piétons au niveau du canton. Il rappelle que le domaine des piétons appartient d'abord aux communes. Au-delà de ça, on agit à travers des groupes de travail et sur demande. Il y a des endroits du canton qui sont plus accidentogènes, donc il y a un comité de sécurité qui travaille sur des points dangereux et a un dialogue avec des associations. Un scannage systématique et complet orienté piétons comme le propose la motion est un travail extrêmement lourd à faire et qui demande énormément de ressources, qu'il n'a pas à l'heure actuelle. Il y a passablement d'améliorations à faire. Il y a une ambiguïté dans la LMCE où on réduit le nombre de modes à prioriser, mais on doit tous les prioriser dans des situations complexes. L'objectif est d'agir et il n'y a pas que les feux pour agir pour les piétons. Il y a des sécurisations à faire et des pacifications. Ce sont aussi des projets qui demandent du temps. Par exemple, des itinéraires piétons ont été mis en place dans le cadre de la crise sanitaire, qui traversaient une série de rues. Ils se sont aperçus que le piéton, même s'il a la priorité partout, reste sur les

trottoirs. Pour favoriser ce changement de mode, il faut des changements de comportement au niveau des automobilistes, donc il faut des aménagements notamment visuels plus conséquents. On considère que c'est sur quoi on doit travailler notamment avec la Ville de Genève ces prochains temps.

Pour répondre au député EAG, M. Bourget précise que les 40 secondes c'est le temps d'attente tolérable pour les piétons et non pour l'OFROU. Il est difficile pour un piéton d'attendre au feu rouge quand il n'y a pas de mouvement antagoniste qui circule. C'est une valeur à ne pas dépasser. Le temps d'attente pour piétons sera diminué partout où c'est possible.

### **Discussions et vote de la commission**

La présidente rappelle que la commission a entendu la CTD ainsi que la présentation très approfondie du département. Il n'y a pas eu d'autres demandes d'audition donc elle propose aux députés de prendre position.

Un député EAG trouve que le rapport fait par le département était intéressant et détaillé avec beaucoup de données techniques. Il entend bien l'idée que les délais fixés entre les feux verts dans cette motion ne sont pas réalisables. Il est prêt à revenir via un amendement sur les délais si une majorité de la commission soutient cette proposition de motion. Mais sur le fond, à savoir l'idée que la mobilité piétonne est régulièrement oubliée des débats sur la mobilité alors qu'elle concerne une écrasante majorité de la population, et malgré les explications du département, il n'a pas le sentiment d'une lisibilité à moyen et long termes sur la mobilité piétonne comme on l'a sur les autres modes de transport. L'idée qu'on doit d'abord répertorier les points qui ne répondent pas aux impératifs de sécurité et avoir des objectifs clairs et chiffrés de la part de l'Etat pour mettre en place une politique favorable aux piétons est l'essence de la motion et, là-dessus, il n'a pas été convaincu par les arguments du département. Il annonce qu'EAG votera pour cette proposition de motion.

Un député PDC déclare que, suite aux explications du département qui l'ont convaincu et qui ont relevé la complexité des réglages des feux compte tenu des contingences entre les transports en commun et les véhicules privés, les flux changeants et des invites avec des propositions qui ne tiennent pas la route, le PDC n'entrera pas en matière sur cette proposition de motion.

Un député PLR déclare que le PLR refusera la proposition de motion et qu'il votera en faveur du RD 1365. La motion soulève des questions intéressantes. Effectivement, il y a des emplacements où la question du bien-fondé de tels délais d'attente pour les piétons peut se poser. Il n'est en revanche pas convaincu que ce soit au canton de régler ces questions-là seul.

Il craint que la mise en œuvre de cette motion génère une activité étatique disproportionnée, eu égard au but poursuivi. Au-delà de l'impératif de fluidité qu'on peut légitimement poursuivre s'agissant des piétons et des cyclistes, il ne peut pas exclure que derrière cette motion se cache aussi une volonté d'entraver une fois de plus et davantage la circulation routière motorisée. A titre personnel, il n'a pas de voiture, mais il croit dans le libre choix du mode de transport et dans la complémentarité des modes de transport. Il craint que, si l'on va dans le sens de cette motion, on entrave la mobilité des véhicules privés motorisés qui sont touchés de manière claire et frontale par les politiques menées tant par la Ville que par le canton.

Une députée S pense que cette proposition de motion nécessite quelques ajustements. Elle a le mérite aux yeux du PS de mettre le doigt sur une problématique qui concerne tout le monde. Il y a des carrefours où les piétons doivent attendre jusqu'à 5 minutes et c'est une véritable entrave à la mobilité piétonne. Le simple argument de dire que ça risque de prêter la fluidité du trafic n'est pas acceptable. On doit pouvoir faire mieux que ce qui est fait actuellement en matière de fluidité des modes doux. Le fait de devoir attendre des temps aussi longs aux feux peut engendrer des problèmes de sécurité puisque les piétons risquent de traverser au milieu de la route. En termes d'espace de voirie dévolu aux voitures par rapport à l'espace qui est dévolu aux piétons, on est encore largement en faveur des voitures et il faut envoyer un signal fort et démontrer que les aménagements routiers et la signalisation piétonne vont dans le sens des piétons, pour faciliter leur déplacement. Le PS accueille favorablement cette proposition de motion et se tient prêt à étudier d'éventuels amendements déposés par EAG afin d'en ajuster certaines modalités.

Un député MCG se demande si certains députés ont assisté aux explications du département. 50 millions de francs ont été mis sur la table pour rénover le parc de la signalisation routière et il est sûr que le département actualise en permanence les possibilités d'optimiser les différents trafics. Il rappelle l'art. 190 de la constitution qui implique le libre choix, la complémentarité des moyens de transport et la fluidité. Quand il entend qu'il faut faire baisser la fluidité, il rappelle que ça fait augmenter la pollution. Il est en faveur de l'amélioration des temps piétons tant qu'on peut le faire, mais il ne faut pas que ça se fasse au détriment de la fluidité. Le MCG n'entrera pas en matière sur la proposition de motion 2613.

Un député UDC rappelle que le Grand Conseil avait voté 50 millions de francs pour renouveler la signalisation au niveau des feux parce qu'il y avait des carrefours à problème. Il faut reconnaître que le département a fait un excellent travail et répondu à toutes leurs questions. Le temps d'attente est de



l'ordre de 40 secondes pour les piétons. Evidemment, lorsqu'il s'agit de traverser un carrefour, il y a plusieurs feux et il faut attendre. Le groupe UDC refusera cette proposition de motion.

Un député PLR souligne trois éléments. Tout d'abord, la vitesse de déplacement des piétons sur les passages piétons. On a de plus en plus de personnes âgées et il estime que c'est un problème déterminant. Deuxièmement, le transfert des personnes à mobilité réduite, la possibilité de se véhiculer en termes de temps de passage et d'accessibilité aux trottoirs qui sont parfois très pentus. Enfin, l'attention portée sur les passages piétons dans les zones où il n'y a pas de feux et où ni l'automobiliste ni le cycliste n'ont de feu et il où pense qu'il faut y faire attention à la signalisation routière pour informer qu'il y a un passage piéton.

Un député EAG précise qu'il est question de défendre les piétons et il rappelle que les automobilistes sont généralement des piétons à un moment de la journée, donc cette opposition que fait le PLR fait n'a pas lieu d'être. Pour répondre au député UDC qui dit que les feux verts durent 40 secondes, c'est une mauvaise compréhension de ce qu'a dit le département, qui a cité ces 40 secondes comme étant une recommandation de l'OFROU, qui considère qu'au-delà de 40 secondes les délais sont inacceptables pour les piétons et engendrent une traversée au rouge qui provoque des situations dangereuses. Le département avait précisé que cette recommandation n'était pas applicable et qu'il avait le souhait d'avoir des délais de 40 à 60 secondes, mais que ce n'était pas le cas partout. L'idée d'avoir 40 secondes n'est pas la réalité concrète mais une recommandation de l'OFROU. Il rappelle ici que, lorsque le temps de feu rouge pour piétons est trop important, le risque d'accident grandit très rapidement.

Un député Ve indique que les Verts soutiennent cette proposition de motion, sous l'angle de la philosophie de celle-ci qui est de donner une priorité plus forte aux piétons. Il fait le lien avec les travaux sur le plan d'actions de la mobilité douce. Il rappelle que les représentants d'associations pour la mobilité douce soulignaient les grands efforts faits sur les vélos avec la task force vélo et une lacune au niveau des piétons. Il ne sait pas s'il faut s'en tenir à un certain nombre de secondes comme c'est indiqué dans la motion. On fait tous l'expérience dans cette ville qu'il n'est pas facile de se déplacer en tant que piéton et que ces déplacements doivent être facilités. Il demande quels sont les amendements proposés par EAG.

Le député EAG déclare que, comme une majorité nette de la commission est contre la proposition de motion, c'est d'un intérêt relatif. Il propose de supprimer la quatrième invite relative aux 7 secondes d'attente après avoir appuyé sur le bouton-poussoir et de faire passer le minimum de 30 à

40 secondes sur la troisième invite. Il souligne qu'il s'agit d'étudier la possibilité par le département et que ces 40 secondes sont une recommandation non pas d'EAG mais de l'OFROU.

Un député S estime que cette motion va clairement dans le bon sens afin d'améliorer la situation des piétons. Il est fondamental que ce ne soit ni au détriment des vélos ni des transports publics ; il n'est donc pas possible d'accepter les troisième et quatrième invites qui se font au détriment des vélos et des transports publics. Il s'abstiendra sur l'entrée en matière de cette proposition de motion et, si elle est acceptée, il votera sur les amendements.

### ***Vote des amendements***

La présidente met aux voix la proposition d'amendement d'EAG de la troisième invite de la M 2613 : « à étudier, afin de sécuriser et d'encourager les déplacements à pied dans les zones I (hypercentre) et II (centre) la mise en place, à tous les passages piétons munis d'un feu, d'une phase de feu vert pour les piétons au minimum toutes les 40 secondes » :

#### **L'amendement est refusé par 9 contre et 6 pour.**

Pour : 6 (3 S, 2 Ve, 1 EAG)  
 Contre : 9 (4 PLR, 2 PDC, 1 UDC, 2 MCG)  
 Abstentions : –

La présidente met aux voix la proposition d'amendement EAG de supprimer la quatrième invite de la M 2613 :

#### **L'amendement est refusé par 8 contre et 7 pour.**

Pour : 7 (2 Ve, 3 S, 1 EAG, 1 MCG)  
 Contre : 8 (2 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 1 MCG)  
 Abstentions : –

### ***Vote de l'entrée en matière***

Sans autre intervention ou prise de position de groupe, la présidente met aux voix l'entrée en matière de la proposition de motion 2613 :

#### **La M 2613 est refusée par 9 voix contre, 5 pour et 1 abstention.**

Pour : 5 (1 EAG, 2 Ve, 2 S)  
 Contre : 9 (2 PDC, 1 UDC, 2 MCG, 4 PLR)  
 Abstention : 1 (1 S)

**Conclusion**

Au vu des explications qui précèdent, la majorité de la commission vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à refuser cette proposition de motion.

*Catégorie de débat préavisée : II (30 minutes)*

## **Proposition de motion (2613-A)**

### **Favorisons la mobilité piétonne, réglons les feux !**

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

- que la marche représente une part importante des déplacements, notamment en ville de Genève (environ 45%) ;
- que les bienfaits de la marche pour l'ensemble de la population sont avérés et qu'en conséquence les déplacements à pied devraient être davantage encouragés et facilités ;
- que le temps d'attente du feu vert pour les piétons afin de traverser la route en sécurité reste anormalement long ;
- que les piétons doivent attendre plus longtemps que les voitures aux feux ;
- que la part d'attente aux feux lors d'un déplacement à pied peut se monter à plus de 40% du temps consacré au trajet ;
- que la durée du feu vert pour les piétons est souvent trop courte pour permettre aux personnes à mobilité réduite ou handicapées de traverser la route dans le temps imparti ;
- que l'augmentation du temps des trajets à pied, due à l'attente imposée pour traverser les rues, est un facteur décourageant, anormal, et propre à inciter les piétons à avoir un comportement dangereux en passant outre la signalisation routière ;
- que la mise en place de feux dits « intelligents » et le remplacement des infrastructures obsolètes peinent à se vérifier, malgré les crédits votés ;
- que la plupart des feux de signalisation sont conçus en fonction des transports individuels motorisés et qu'il est temps d'inverser les choses en prenant en compte les besoins des piétons,

invite le Conseil d'Etat

- à prendre dans les plus brefs délais des mesures urgentes pour réduire le temps d'attente des piétons aux feux pour traverser sur les passages qui leur sont réservés ;

- à adapter le temps de feu vert pour les piétons à la vitesse de déplacement des personnes les plus vulnérables (personnes âgées, en fauteuil roulant, à mobilité réduite, etc.) ;
- à étudier, afin de sécuriser et d’encourager les déplacements à pied dans les zones I (hypercentre) et II (centre) la mise en place, à tous les passages piétons munis d’un feu, d’une phase de feu vert pour les piétons au minimum toutes les 30 secondes ;
- à rendre effective la mesure qui ferait qu’après avoir appuyé sur le bouton-poussoir, le temps d’attente des piétons pour traverser n’excède pas 7 secondes ;
- à prévoir une régulation des feux aux grands carrefours de sorte que les piétons puissent les franchir en une seule fois, sans avoir besoin de s’arrêter (synchronisation de la phase du feu vert sur l’ensemble du carrefour) ;
- à produire un état des lieux répertoriant toutes les chausse-trappes et entraves aux déplacements pour les personnes handicapées (trottoirs non abaissés, boutons-poussoirs placés trop haut, vibreurs défectueux, etc.) ainsi que les mesures prévues à brève échéance pour y remédier ;
- à présenter rapidement au Grand Conseil un rapport intermédiaire sur l’utilisation des crédits votés afin de moderniser la mobilité (stratégie de régulation du trafic 2017-2020), notamment sous l’angle des améliorations réalisées en faveur de la mobilité piétonne.

*Date de dépôt : 13 avril 2021*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### **Rapport de M. Jean Burgermeister**

Mesdames et  
Messieurs les député-e-s,

Cette motion partait d'un constat simple : la mobilité piétonne est entravée, à Genève, par des temps d'attente démesurément longs aux feux. Ce constat n'a d'ailleurs pas été nié par le département des infrastructures (DI) ni par les député-e-s de la commission des transports. De plus, les invites de la motion sont particulièrement raisonnables, il s'agit de faciliter la mobilité piétonne en raccourcissant le temps d'attente aux feux et en s'attaquant aux entraves à la mobilité des personnes en situation de handicap.

Actif-trafiC a chronométré un parcours allant de la place Cornavin à la place du Cirque. La durée du trajet était de 17 minutes et 30 secondes, dont 6 minutes et 30 secondes à attendre aux feux, soit environ 37% du temps à faire du sur-place ! S'il avait été possible de traverser les rues sans attendre, le trajet n'aurait pris que 11 minutes. Des délais bien supérieurs à ceux observés dans de nombreuses villes de Suisse, dont Zurich. Dans son édition du 7 juin 2017, la Tribune de Genève écrivait, à la une, que « malgré la loi, les adeptes de la marche à pied sont lésés face aux véhicules ». Plus loin, on apprenait que Jean-Luc Bourget, directeur de la signalisation et du marquage à la direction générale des transports, considérait que « la plupart des feux ont été programmés il y a dix, voire vingt ans » et sont donc obsolètes aujourd'hui. Le chargé de communication à la DGT répondait alors que « des études sont encore nécessaires pour redéfinir les schémas de circulation, redessiner les trajets des différents usagers »... c'est bien ce que réclame cette motion.

Auditionnée en commission, Andrea von Maltitz, vice-présidente Coordination transports et déplacements (CTD) et cosecrétaire Suisse romande d'actif-trafiC, déplorait l'absence d'une politique claire en faveur des piétons, relevant que, s'il existe une task-force pour la mobilité cycliste, rien de comparable n'existe pour la mobilité piétonne. Elle expliquait que, en diminuant l'attente aux feux et en augmentant la sécurité, il serait possible de

développer fortement les déplacements à pied. Or, une telle évolution profiterait à toutes et tous. En effet, les piéton-ne-s ne polluent pas, ne génèrent pas de bouchon, d'insécurité ou de bruits et la marche est excellente pour la santé. Rappelons également que nous sommes toutes et tous piéton-ne-s à un moment de la journée. Le canton a donc tout à gagner à mener une politique ambitieuse en faveur de cette mobilité, aussi bien pour des raisons écologiques que pour la qualité de vie.

L'Office fédéral des routes (OFROU) a publié, en 2019, un manuel intitulé *Diagnostic et aménagements piétons*<sup>1</sup>. Les recommandations de ce document sont très proches de celles de la présente proposition de motion. L'OFROU met ainsi en avant la nécessité d'établir un relevé des « points problématiques » afin de permettre une bonne planification de la mobilité piétonne. Ceux-ci sont définis par une série de critères et notamment le « temps d'attente important aux feux et [la] phase de vert piéton trop courte ». En effet, au-delà d'un certain temps d'attente, les piéton-ne-s ont tendance à s'engager sur la chaussée même si le feu est rouge, avec les risques que cela comporte. L'OFROU a donc établi un tableau de l'acceptabilité des temps d'attente pour les piéton-ne-s que j'ai reproduit ci-dessous :

Évaluation	Niveau de service	Attente aux feux
<b>parfaitement acceptable</b>	A,B	≤ 20 s
<b>acceptable</b>	C	≤ 30 s
<b>tout juste acceptable</b>	D	≤ 40 s
<b>inacceptable</b>	E	≤ 45 s
<b>Totalement inacceptable</b>	F	> 45 s

Figure 1 : Caractère acceptable ou non pour les piéton-ne-s des temps d'attente aux feux.

<sup>1</sup> <https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/themes/mobilite-douce/guide-de-recommandations.html>

On constate immédiatement que, dans le canton de Genève, de nombreux feux pour piéton-ne-s imposent des temps d'attente inacceptables (entre 40 et 45 secondes) voire totalement inacceptables (supérieurs à 45 secondes). Lors d'une présentation en commission, le DI a d'ailleurs annoncé clairement que son objectif était des temps d'attente de 40 à 60 secondes ! Reconnaissant de surcroît que cet objectif n'était pas atteint partout ! De l'aveu du DI, le canton de Genève compte de nombreux feux pour piéton-ne-s dont les temps d'attente sont totalement inacceptables et qui engendrent donc un risque accru pour celles et ceux qui se déplacent à pied.

Ce même document de l'OFROU précise également qu'en matière de planification de la mobilité piétonne « les besoins des personnes en situation de handicap doivent faire partie intégrante de l'analyse, de la planification et de la construction des infrastructures piétonnes ». Là encore, l'OFROU donne raison à Ensemble à Gauche ! Pourtant, cet aspect n'a que très peu intéressé la commission des transports. Il est pourtant clair qu'un réseau piéton adapté est un élément essentiel pour la mobilité des personnes en situation de handicap.

Devant un tel constat, le refus de la majorité de la commission des transports est déconcertant et inquiétant quant à la volonté politique de ce parlement de répondre aux besoins criants des piéton-ne-s en favorisant des parcours sûrs pour toutes et tous. La majorité de la commission a même refusé les amendements d'Ensemble à Gauche visant à rendre le texte plus consensuel et moins contraignant. En effet, le DI a expliqué que des temps d'attente préconisés par la motion, à savoir 30 secondes maximum, ou 7 secondes après avoir appuyé sur le bouton-poussoir, étaient trop ambitieux pour être mis en place. J'ai donc déposé deux amendements visant à étendre le temps d'attente à 40 secondes au maximum (seuil jugé comme tout juste acceptable par l'OFROU) et à supprimer la quatrième invite préconisant de « rendre effective la mesure qui ferait qu'après avoir appuyé sur le bouton-poussoir, le temps d'attente des piétons pour traverser n'excède pas 7 secondes ». Tous les deux ont été refusés par une majorité animée par une opposition venue d'un autre âge à la mobilité douce.

Au vu de ce qui précède, et conformément aux recommandations de l'OFROU, Ensemble à Gauche vous invite donc, Mesdames et Messieurs les député-e-s, à accepter cette proposition de motion.