

Date de dépôt : 25 mai 2018

Rapport

**de la commission des pétitions chargée d'étudier la pétition pour
la régulation des feux mieux adaptée à la marche**

Rapport de majorité de M. Guy Mettan (page 1)

Rapport de minorité de M. Olivier Baud (page 10)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Guy Mettan

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des pétitions s'est réunie les 26 mars, 16 avril et 7 mai 2018 sous la présidence de MM. Jean-François Girardet et Stéphane Florey. M^{me} Tina Rodriguez, secrétaire scientifique du SGGC, a assisté à la séance. Le procès-verbal a été assuré par M. Christophe Vuilleumier.

**Audition de M. Thibault Schneeberger, pétitionnaire, membre d'actif-
trafiC accompagné de M. Olivier Dufour, président du Club en fauteuil
roulant de Genève (CFRGe), M^{me} Tais Dutra et M. Djamel Bourbala,
membres du CFRGe**

Actif-trafiC a étudié la question de la marche, mode de transport négligé qui représente toutefois 45% des déplacements en ville de Genève. Un test comparatif a été réalisé à Genève, Lausanne et la Chaux-de-Fonds et le problème principal des piétons relève des feux. C'est la raison pour laquelle un complément a été fait au test comparatif. Il précise que 40% du temps de trajet des piétons est inhérent aux feux. Il s'agit d'une entrave psychologique importante. La pétition demande que les temps d'attente, dans les zones 1

et 2, soient au maximum de 30 secondes pour les piétons, piétons ayant la priorité dans ces zones. Des comportements dangereux sont générés au-delà de ces temps d'attente, comme le démontre la nature des accidents l'année passée. La pétition demande également que les traversées de carrefour se fassent en une seule fois. Une amélioration du déplacement des flux piétons permet également d'optimiser les autres modes de transport. La pétition demande enfin que le temps de passage soit mieux adapté aux personnes âgées et aux personnes handicapées. Concernant les passages piétons autour du U lacustre qui voient des temps d'attente d'une minute trente avec des temps de passage de treize secondes seulement, ces temps ne sont pas conformes aux déplacements à pied.

Pour M. Dufour, cette pétition arrive à point nommé, puisqu'elle concerne des problèmes que les membres du club connaissent bien. Le premier point fait référence à une ordonnance du DETEC et un certain nombre de normes en découlent. Les feux doivent ainsi être réglés de manière à permettre aux personnes âgées et handicapées de traverser normalement une rue, la norme étant fixée à 0,8 mètre/seconde. La difficulté, au vu de la réalité des feux, relève de la configuration du terrain. Les gens en fauteuil roulant sont souvent confrontés à des problèmes à cet égard, problèmes qui évidemment font perdre du temps. Les personnes en fauteuil roulant ont comme principal souci le temps de passage qui est souvent trop court en raison des difficultés du terrain ou de la foule de personnes. Il y a une différence entre le fauteuil électrique et le fauteuil manuel. Son association est favorable au système du ressaut helvétique. Mais il serait nécessaire d'adapter la hauteur des boutons de feux rouges qui sont souvent trop hauts.

On évoque aussi les rails du tram, à la rue de Lausanne, en mentionnant que ces rails génèrent beaucoup de stress puisque les feux ne sont pas adaptés. Le vibreur des feux, destiné aux personnes malvoyantes, ne fonctionne pas. Les personnes en fauteuil roulant sont vulnérables dans ce contexte. Tous les aménagements envisageables sont les bienvenus, et il faut distinguer l'accessibilité statique, comme pour les boutons des feux rouges, et l'accessibilité dynamique.

Les questions portent sur le temps d'attente : pour les auditionnés, le piéton ne devrait pas attendre plus de trente secondes. Le bouton presseur est une bonne alternative, mais la réalité est que certains feux sont éternellement rouges pour les piétons. 45% des déplacements se font à pied et la logique impliquerait donc que ce ne soit pas au piéton de demander le passage. Il apparaît aussi que les déambulateurs roulent encore moins vite que les chaises roulantes. Un certain nombre d'aménagements sont trop centrés sur la voiture. Les normes pour le temps de passage des personnes handicapées sont

de 0,8 mètre/seconde, mais une étude d'Equiterre parle plutôt de 0,5 mètre/seconde.

Audition de M. Jean-Luc Bourget, directeur signalisation et marquage, ainsi que M. Alexandre Prina, directeur planification à la DGT (DETA)

Le DETA rappelle que la loi garantit le choix individuel du mode de transport et fixe comme priorité les transports publics ainsi que la mobilité douce. Tous les mouvements doivent être garantis dans un intervalle de deux minutes. Une étude a été lancée en début d'année sur les zones 1 et 2 afin de déterminer comment donner une priorité absolue à la mobilité douce et aux transports publics. Cette étude devrait se terminer en cours d'année. La loi définit trois zones, soit l'hyper-centre, le centre et le hors-centre.

Le temps accordé aux piétons précédant le feu clignotant est de 7 secondes. Il est interdit de descendre en-dessous d'un temps d'attente de 4 secondes pour les voitures. Par ailleurs, la route implique non seulement les voitures mais également la mobilité douce et les transports publics, et le schéma qu'il vient d'expliquer est un minimum pour respecter les uns et les autres. Le temps d'attente de 7 secondes est impossible à généraliser.

Pour un carrefour simple, le principe est similaire et les temps définis actuellement permettent de ne pénaliser ni les uns ni les autres. Il est possible que, à certaines heures, la signalisation soit adaptative, en fonction de la demande, permettant ainsi d'excéder les 7 secondes. Il est donc possible de diminuer le temps d'attente des piétons à certaines heures et selon la configuration du carrefour, mais des minimums et des temps de sécurité doivent être respectés.

Concernant la demande portant sur le franchissement d'une route en une seule fois, l'un des passages piétons, sur le carrefour des 22-Cantons, est donné en une seule fois pour des raisons de sécurité, alors que les autres passages de ce carrefour sont scindés au vu de leur longueur. Couper un passage piétons en deux permet de donner plus de temps de vert aux uns et aux autres. Cela étant, l'étude actuelle vise à généraliser le franchissement des passages piétons en une seule fois dans les zones 1 et 2. Mais cette option ne sera pas possible partout.

De nouveaux principes de régulation doivent être appliqués sur le canton, l'objectif étant de mieux garantir la régulation du trafic en découplant la journée en quatre tranches horaires et en gérant mieux les événements. Les temps d'attente dus aux accidents sont importants et la météorologie doit également être prise en compte. Lorsqu'il neige, par exemple, le trafic est plus fluide, un phénomène qui n'est pas encore pris en considération.

Il est prévu de supprimer les feux là où c'est possible en installant des cédez-le-passage, et de moderniser le matériel. Il est nécessaire de savoir où sont les piétons, les bus et les voitures pour mieux gérer les feux. Des équipements seront donc installés dans la chaussée ou dans les bus afin de mesurer les charges de trafic, selon un principe de macro-régulation et de micro-régulation. Les grands axes seront placés au vert par défaut, la nuit, tout comme les passages piétons sur les rues parallèles au vu de la charge modeste de trafic à ces heures. Enfin, des contrôles d'accès seront maintenus aux entrées de la ville afin de garantir la fluidité à l'intérieur de la ville, tout en maintenant la possibilité pour les vélos de passer.

Concernant l'horloge fleurie, l'idée est de disposer d'une caméra afin, au besoin, de prolonger le temps de passage. Un système a été mis en place devant les écoles permettant de rallonger le temps de passage en appuyant longtemps sur le bouton presseur. Les maîtresses ont été informées de cette option. Les TPG sont aussi souvent bloqués sur la place des 22-Cantons à partir du mois de juin en raison du nombre de piétons qui se rendent vers le lac. Il est donc nécessaire d'intervenir au niveau du quai Gustave-Ador pour résoudre ce problème.

Quant au temps de sécurité, il est de deux secondes, sachant qu'un piéton marche à une vitesse de 1,2 m/s, soit 4 km/h selon la norme légale. Mais le temps rouge de sécurité est généralement plus généreux afin de garantir l'absence d'impacts. Jadis, le temps était plus court, ce qui entraînait le démarrage des voitures alors que les piétons étaient encore sur les passages piétons. Mais y a eu de nombreuses réclamations et ce temps a été revu depuis lors.

Aujourd'hui, 60% des feux sont gérés par un système qui vient d'être rénové. La « tour de contrôle » a entre les mains les programmes de gestion du trafic, mais il lui manque encore une visibilité sur les carrefours. Il est nécessaire pour le moment de déterminer quelles sont les priorités avant de déployer les moyens, et notamment les caméras.

Concernant les trams, la législation considère qu'un tram est une voie ferroviaire et a donc la priorité sur tous les autres modes de transport. Le principe actuel est de supprimer les systèmes de double vision, entre chaussée et voie de tram, qui prêtent à confusion. Enfin, le fonctionnement du carrefour au clignotant ne pose pas de problème. Il y a 2200 passages piétons non régulés à Genève.

Audition de M. Alfonso Gomez, président de Pro Vélo Genève, et de M. Mario Rodriguez, représentant de l'ATE et membre de Pro Vélo Genève

Pour Pro Vélo, la mobilité piétonne est le grand oublié de la mobilité à Genève. Soutenir cette pétition semble logique. L'ATE soutient également activement cette pétition, sachant qu'elle est en lien avec la loi sur la mobilité cohérente et équilibrée. Les piétons, la mobilité douce et les transports collectifs ont la priorité dans les zones 1 et 2, mais ils sont souvent les parents pauvres, et les mesures proposées dans cette pétition permettraient de fluidifier leur circulation. L'ATE estime qu'il faut éviter les contradictions là où cela est possible et est souvent opposée aux zones de partage qui peuvent générer des conflits, sauf si les espaces sont suffisants. Le tourner à droite devrait être autorisé pour les vélos.

De son côté, PRO VELO mène de nombreuses campagnes de prévention, comme sur la lumière, au début de l'hiver, ou les rencontres avec la police. Il convient de se poser la question des raisons de l'irrespect des cyclistes à l'égard des autres modes de transport et ce sont les infrastructures et plus largement les politiques publiques qui génèrent ce type de comportement.

Audition de M. Marco Ziegler, membre du groupe régional de Mobilité piétonne

Le groupe cantonal de Mobilité piétonne est une organisation nationale avec un groupe à Genève. Mobilité piétonne n'est pas l'auteur de cette pétition, mais en connaissait l'existence. Son contenu semble fort pertinent et son traitement intervient à un moment particulièrement important.

Concernant la régulation lumineuse des traversées piétonnes, il n'est pas possible d'isoler une seule traversée piétonne régulée par feux, puisque chacune d'entre elles appartient à un ensemble. L'objectif est de maximiser la part modale piétonne. Les tronçons continus et linéaires, les places et les zones piétonnes, les traversées des axes routiers autant que les interfaces entre les différents modes participent tous à l'encouragement de la marche. Cette pétition concerne les zones 1 et 2 du canton, soit l'hyper-centre et le centre-ville qui sont des lieux pour lesquels la marche est prioritaire. Il ne faut donc pas se focaliser sur des exemples particuliers, mais bien sur des périmètres qui devraient être apaisés en fonction des vœux du législateur.

La première mesure de la pétition demande des phases feux verts pour les piétons toutes les 30 secondes en remarquant que Mobilité piétonne se rallie à cette demande. Le guide sur la mobilité douce qui relève de l'administration fédérale, notamment de l'OFROU, propose une série de recommandations

techniques en se fondant sur des expertises. Les temps d'attente recommandés sont de 30 à 40 secondes puisque, au-delà de ce délai, les piétons ne respectent plus ces temps d'attente. Il s'agit d'une valeur idéale. Or, les temps d'attente à Genève peuvent être supérieurs à une minute contrairement à d'autres villes comme Zurich. Mais la fluidité du système globale est respectée.

Enfin, il remarque que la stratégie de régulation des feux, qui devait être publiée en fin d'année passée et que Mobilité piétonne attendait, n'a pas été concrétisée. Cette pétition arrive au bon moment et représente une piqure de rappel. Mobilité piétonne reprendra le débat avec le nouveau Conseil d'Etat.

Une commissaire S remarque que des nouveaux feux sont prévus, mais elle mentionne qu'il y a passablement de temps morts dans de nombreux carrefours. Et elle mentionne avoir l'impression que ces temps morts sont existants puisque les feux sont régulés sur la circulation.

L'idéal serait de ne pas avoir de régulation lumineuse, surtout en zone 30. Or la zone 1 est dédiée à une zone 30 généralisée. Cela étant, une solution serait de prévoir un feu vert par défaut en faveur du piéton dans les zones où les piétons sont prioritaires. Une autre mesure technique envisageable serait de prévoir une régulation adaptative avec des phases vertes changeant en fonction des besoins (notamment lors des heures scolaires et la nuit), ou d'utiliser des caméras thermiques détectant la présence de piétons. Ces points ne figurent pas dans les mesures du canton mais ont été réfléchies. Modifier des feux de carrefours peut impliquer une modification de l'aménagement, voire du schéma de régulation du quartier.

Concernant les incivilités, l'association ne peut guère changer ce genre de comportement puisque ses moyens sont limités. La marche est un mode de déplacement naturel qui n'implique pas d'apprentissage particulier comme pour les autres usagers de la voie publique. Il s'agit d'une question relevant de l'éducation générale. Il est possible par contre de faire passer des messages auprès des seniors qui sont souvent inquiets pour leur santé.

Sur les questions techniques, Mobilité piétonne se réfère totalement aux associations spécialisées avec qui elle a également des relations. Cela dit, la durée minimale devrait être calibrée en fonction des personnes à mobilité réduite. Les tabelles allemandes donnent des références variant en fonction des situations, l'important étant qu'il y ait une réflexion globale de la part des autorités.

Pour le PS, suite à cette audition et aux explications sur le volet piéton, il apparaît judicieux de renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat qui est en train de travailler sur ces problématiques.

Le MCG déclare que le principe de la pétition est louable, mais il remarque que le département travaille déjà sur ce sujet. Il observe en outre qu'il semble impossible d'instaurer des délais plus courts dans le rythme des feux de régulation, raison pour laquelle, quand bien même ces préoccupations sont compréhensibles, son groupe propose le dépôt de cette pétition.

Le groupe PLR est également en faveur du dépôt de cette pétition puisque le département est en train de travailler sur cette problématique. Il pense en outre qu'il convient de laisser au prochain magistrat chargé de la mobilité le soin de se pencher sur cette question.

L'UDC déclare que son groupe soutient également le dépôt de cette pétition sur le bureau. Il mentionne alors que le département fonctionne par axes. Il remarque ainsi que la route de Chancy fonctionne comme un ensemble et qu'une seule modification de feu implique une reprise totale du système, de la Jonction à Chancy. Il rappelle en outre qu'un nouveau système de feux est prévu et il pense que cette pétition intervient à un mauvais moment. Il répète donc qu'il est préférable d'attendre et de faire un constat par la suite.

Le PDC déclare que son groupe se rallie également au dépôt. Il constate, en plus des différents arguments évoqués, que les piétons sont relativement bien servis par rapport aux autres modes de transport. Il espère bien sûr que la situation s'améliore pour les piétons avec les projets en cours, mais il répète que cette pétition ne devrait pas être renvoyée au Conseil d'Etat.

EAG déclare soutenir le renvoi de la pétition au Conseil d'Etat. Il pense que l'idée d'actif-trafic est d'inverser la tendance actuelle. Il ajoute ne pas partager l'opinion du PDC puisque les piétons qui sont prioritaires ne le sont de facto pas. Il se demande ainsi pourquoi la police doit, lors de chaque rentrée scolaire, intervenir devant les écoles. Il répète que cette pétition est pertinente et devrait être renvoyée au Conseil d'Etat.

Le groupe Vert soutient le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat puisqu'il y a encore de nombreux aspects à améliorer.

Le président passe au vote du renvoi de la P 2028 au Conseil d'Etat :

Oui :	4 (1 EAG, 2 S, 1 Ve)
Non :	9 (1 PDC, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Abstention :	1 (1 PLR)

Le renvoi est refusé.

Le président passe au vote du dépôt de la P 2028 :**Oui : 9 (1 PDC, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)****Non : 4 (1 EAG, 2 S, 1 Ve)****Abstention : 1 (1 PLR)****Le dépôt est accepté.**

Suite à ces débats, la majorité de la commission vous demande, Mesdames et Messieurs les députés, d'accepter de déposer cette pétition sur le bureau du Grand Conseil.

Pétition (2028-A)

pour une régulation des feux mieux adaptée à la marche

Mesdames et
Messieurs les députés,

Afin de sécuriser et d'encourager les déplacements à pied, les soussigné·e·s demandent que dans les zones I (hypercentre) et II (centre) soient appliquées les mesures suivantes :

A tous les passages piétons avec un feu, qu'une phase de feu vert soit accordée aux piétons toutes les 30 secondes au minimum, et qu'après avoir appuyé sur le bouton-poussoir, le temps d'attente des piétons pour traverser n'exède pas 7 secondes.

Que la régulation des grands carrefours soit prévue de telle sorte que les piéton·ne·s puissent les franchir en une seule fois, sans avoir besoin de s'arrêter : la phase de feu vert pour ceux-ci devrait donc être synchronisée sur l'ensemble du carrefour.

Que le temps de feu vert soit mieux adapté à la vitesse de déplacement des usager·ère·s les plus vulnérables (personnes âgées, personnes à mobilité entravée, etc.).

*N.B. 801 signatures
actif-trafiC
case postale 325
1211 Genève 19*

Date de dépôt : 14 mai 2018

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Olivier Baud

Mesdames et
Messieurs les députés,

Fondamentalement, les piétons devraient avoir une priorité absolue sur le trafic, motorisé ou pas. Mais c'est loin d'être le cas.

Alors que les déplacements à pied devraient être encouragés, en particulier au centre-ville, c'est le contraire que l'on constate. Les piétons devraient presque s'excuser d'interrompre la circulation automobile lorsqu'ils veulent traverser la rue...

Concrètement, le canton de Genève est à la traîne, une fois de plus, et ne respecte pas la volonté populaire qui donne la priorité aux transports publics et à la mobilité douce. En effet, les temps d'attente aux feux rouges pour les piétons peuvent dépasser une minute, un temps largement supérieur à d'autres villes, comme celle de Zurich, par exemple.

Aux carrefours, en particulier, le piéton genevois patiente davantage que l'automobiliste, l'attente du feu vert pouvant être trois fois plus longue pour lui que pour les véhicules ! L'article de la Tribune de Genève du mercredi 7 juin 2017 intitulé « *Au carrefour, le piéton est le plus mal loti* » est éloquent. Et le constat du journaliste accablant : « *Genève vit encore sous le puissant règne du tout-voiture* ».

Jusqu'à quand ces iniquités vont-elles perdurer et nuire à la santé de la population ? Chaque citoyen aspire à une meilleure qualité de vie, particulièrement en ville où les nuisances sont nombreuses, et il n'est pas admissible de rester bras ballants devant ces faits aberrants, ni de cautionner la politique genevoise qui s'obstine à vouloir fluidifier le trafic automobile au lieu de privilégier les piétons.

Si l'on considère qu'en ville de Genève les trajets à pied représentent 45% des déplacements, il semble assez normal de prévoir des dispositions pour que la marche ne soit pas à tout bout de champ freinée par des obstacles tels que les feux rouges. Il est en tous les cas totalement anormal de devoir

poireauter environ 30% du temps de déplacement à attendre un feu vert, comme le démontrent certaines études. Actif-trafiC a par exemple 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...

Ensemble à Gauche tient à rappeler les priorités telles qu'elles sont édictées par la Confédération, à savoir favoriser d'abord la mobilité piétonne, ensuite les transports publics, puis les cyclistes et, enfin et en dernier, le trafic individuel motorisé.

La problématique soulevée par cette pétition révèle surtout que les mentalités n'ont pas évolué depuis l'avènement de la voiture, au siècle passé, et qu'il y a un travail important à réaliser pour prendre conscience des anachronismes actuels, arriver à reconsidérer les priorités des usagers et inverser la tendance qui consiste à vouloir d'abord régler le trafic motorisé.

Marco Ziegler, représentant de Mobilité piétonne, a donné un exemple assez parlant : plutôt que de demander aux futures caméras thermiques de vérifier si le piéton qui a demandé le feu vert est toujours bien là (il en aura peut-être eu marre d'attendre...), afin de ne pas interrompre pour rien le trafic automobile, il faudrait plutôt programmer ces caméras pour qu'elles bloquent la circulation routière et accordent la traversée de la route immédiatement au piéton, dès qu'elles en détectent un qui s'arrête devant un passage protégé. Bien entendu, ce n'est qu'un exemple et ce n'est pas la technologie seule qui apportera les solutions, a fortiori si la représentation des priorités à accorder n'évolue pas.

Un centre-ville presque exclusivement piéton, avec des voies pour les transports publics et des aménagements sécurisés pour les cyclistes, où il n'y aurait de fait pratiquement plus besoin de feux de circulation, n'est pas si utopique que d'aucuns veulent le faire croire...

Pour prendre en compte la requête légitime des pétitionnaires, obtenir des réponses à la problématique soulevée et favoriser un changement de mentalité propre à mieux considérer les piétons, la minorité vous recommande de renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat.