

Date de dépôt : 3 avril 2019

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite urgente de M. Olivier Baud : Feu clignotant orange le dimanche : n'est-il pas temps de réévaluer cette mesure ?

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 22 mars 2019, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

A l'évidence, l'automobiliste qui circule à Genève ne comprend pas que le feu clignotant orange représente une obligation d'accorder une attention particulière aux autres usagers, en particulier aux piétons qui voudraient utiliser les passages cloutés. Au contraire, l'automobiliste lambda prend cette lumière orange comme une invitation à rouler sans retenue, à mettre les gaz, un peu comme si le signal ne s'adressait pas à lui mais aux autres. Ce serait en fait aux autres de faire attention, aux piétons de se méfier. L'automobiliste a en effet la garantie que le feu ne va pas devenir rouge – c'est ainsi qu'il comprend l'orange qui clignote, une sorte de super feu vert – et son esprit n'arrive pas à envisager qu'il lui faudrait peut-être s'arrêter si un piéton s'engage sur le passage qui lui est réservé. Bien entendu, quand le feu clignote à un carrefour, l'automobiliste est plus prudent, parce qu'il craint de froisser sa carrosserie... Mais si cette modalité dominicale devait effectivement être appliquée aux croisements, ce n'est de loin pas le cas.

La dangerosité du feu clignotant orange à l'égard des piétons se révèle en particulier sur les tronçons droits. Cela peut se vérifier par exemple à la route des Franchises, au passage piéton qui se trouve à la hauteur de l'école de culture générale Henry-Dunant. A cet endroit, la voie est large, une douzaine de mètres, et si un piéton s'aventure sur les lignes jaunes, il est fréquent de constater que le réflexe des automobilistes du dimanche n'est pas de s'arrêter, non, mais d'éviter la personne ! C'est étonnant, mais les conducteurs ont l'air

surpris par ces opportuns qui osent gêner leur avancée, et choisissent de se risquer à des manœuvres d'évitement périlleuses, en zigzaguant sur la route à travers les piétons et en se rabattant avant d'entrer en collision avec les voitures qui arrivent en face... Cette situation n'est pas admissible.

Force est de constater que ce projet de mettre les feux à l'orange clignotant n'est pas pertinent aux endroits où il n'y a aucun carrefour, car le pari fait à l'époque, qui consistait à faire confiance aux automobilistes et à compter sur leur prudence, a échoué. On peut imaginer que le feu clignotant orange excite davantage l'automobiliste qu'il ne l'invite à la prudence, et qu'en conséquence, paradoxalement, l'absence totale de feux serait in fine moins dangereuse...

Mes questions sont donc les suivantes :

- **Quelle réévaluation des feux clignotants orange est-elle prévue ?***
- **Pourquoi la mesure est-elle appliquée à des endroits qui ne sont pas des carrefours ? Ne conviendrait-il pas de la supprimer sur les tronçons sans véritable croisement ?***
- **Comment le Conseil d'Etat envisage-t-il de garantir la sécurité des piétons sur les passages censés les protéger, aussi le dimanche ?***
- **Pourquoi le Conseil d'Etat est-il prêt à envisager d'inverser cette modalité qui est pensée pour les voitures avant tout, et à accorder aux piétons une vraie priorité, par exemple en mettant immédiatement le feu au rouge si une personne qui veut traverser la rue appuie sur le bouton prévu à cet effet ?***

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

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

La loi genevoise d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (H 1 05 – LaLCR) prévoit dans son article 3, alinéa 2, de faire fonctionner l'orange au clignotant où et quand cela est possible, soit aux carrefours dotés de signalisation lumineuse. C'est dans ce cadre que, depuis 2014, le canton a mis au clignotant la nuit plus de 100 lieux. La mise au clignotant ne se révèle pas moins sécuritaire le dimanche que la nuit, raison pour laquelle le canton a élargi le champ d'application de la loi depuis début janvier 2018 en faisant clignoter 39 lieux le dimanche.

La pose d'une signalisation lumineuse sur un passage pour piétons est régie par la norme SN 640 241 « passages piétons ». Cette norme précise que réguler un passage pour piétons est nécessaire en fonction de la charge du trafic, des véhicules et des piétons. Devant une école, ces équipements peuvent également être posés pour des besoins de sécurité.

La signalisation lumineuse clignote le dimanche en certains lieux, où aucune des conditions régies par cette norme n'est remplie. Les enfants comptant parmi les usagers de la route les plus vulnérables, certains passages pour piétons situés devant les écoles sont gérés par une signalisation lumineuse, laquelle peut être éteinte quand l'école est fermée. En l'absence d'école, certains de ces passages pour piétons n'en seraient par ailleurs pas équipés.

De plus, en l'absence d'une charge de trafic de véhicules et d'un nombre de piétons élevés, et pendant la fermeture des écoles, ces passages pour piétons sont similaires aux 2 200 passages pour piétons présents sur le canton de Genève non équipés d'une signalisation lumineuse, comme, à titre d'exemple, les deux passages pour piétons situés à 190 et 220 mètres de l'école Henry-Dunant sur la route des Franchises.

Il faut également rappeler que l'objectif de cette mesure de mise à l'orange clignotant est non seulement la fluidification du trafic, mais aussi la protection de l'environnement en termes de pollution de l'air et du bruit, en limitant les arrêts inutiles (air) et les redémarrages (air et bruit).

– *Quelle réévaluation des feux clignotants orange est-elle prévue ?*

L'évaluation des carrefours au clignotant est corrélée à l'accidentologie faite sur ces emplacements. En cas d'accident de la circulation, la police analyse si la mise au clignotant de la signalisation lumineuse a eu un impact sur cet événement. Elle installe également des radars de vitesse à l'approche desdits carrefours, de nuit et le dimanche.

En 2018, la police n'a relevé aucun accident susceptible de remettre en cause le principe de la mise au clignotant d'un carrefour ou d'un passage pour piétons, tant de nuit que le dimanche.

S'agissant des contrôles de la vitesse, de mai 2018 à mars 2019, 2 224 véhicules ont été contrôlés à l'approche des différents carrefours mis au clignotant. 346 infractions ont été constatées (13,26% d'amendes d'ordre (AO) – 1,53% de contraventions – 0,72% de délit – 0,04% de délit de chauffard).

Dans le cadre de l'évaluation de ces carrefours, la police reste attentive et maintient sur ces derniers des contrôles de la vitesse à raison d'un contrôle par mois environ.

- ***Pourquoi la mesure est-elle appliquée à des endroits qui ne sont pas des carrefours ? Ne conviendrait-il pas de la supprimer sur les tronçons sans véritable croisement ?***

Cette question a été analysée lors des études préliminaires à la mise au clignotant de la signalisation lumineuse la nuit et le dimanche. Pour les raisons précitées en préambule, le choix a été fait de les mettre au clignotant et l'évaluation constante de cette mesure ne remet pas en cause ce mode de fonctionnement.

- ***Comment le Conseil d'Etat envisage-t-il de garantir la sécurité des piétons sur les passages censés les protéger, aussi le dimanche ?***

L'objectif d'un passage pour piétons est de déterminer et signaler le lieu où un piéton peut traverser la chaussée en sécurité en lui donnant la priorité. Cette signalisation est valable pour les usagers de la route et pour les piétons. Elle est régie par l'ordonnance sur les règles de la circulation routière, du 13 novembre 1962 (OCR; RS 741.11), qui s'applique quel que soit le jour de la semaine et l'heure de la journée. Cette priorisation est par ailleurs clairement énoncée :

- avant d'atteindre un passage pour piétons où le trafic n'est pas réglé, le conducteur accordera la priorité à tout piéton ou utilisateur d'un engin assimilé à un véhicule qui est déjà engagé sur le passage ou qui attend devant celui-ci avec l'intention visible de l'emprunter. Il réduira à temps sa vitesse et s'arrêtera, au besoin, afin de pouvoir satisfaire à cette obligation (art. 6, al. 1, OCR;
- sur les passages pour piétons où le trafic n'est pas réglé, les piétons ont la priorité, sauf à l'égard des tramways et des chemins de fer routiers. Ils ne peuvent toutefois user du droit de priorité lorsque le véhicule est déjà si près du passage qu'il ne lui serait plus possible de s'arrêter à temps (art. 47, al. 2, OCR).

Sur notre canton, 2 200 passages pour piétons ne sont pas équipés de signalisation lumineuse et ne le seront pas. L'ordonnance sur la circulation routière est suffisamment claire en donnant la priorité au piéton.

- ***Pourquoi le Conseil d'Etat est-il prêt à envisager d'inverser cette modalité qui est pensée pour les voitures avant tout, et à accorder aux piétons une vraie priorité, par exemple en mettant immédiatement le feu au rouge si une personne qui veut traverser la rue appuie sur le bouton prévu à cet effet ?***

Au passage pour piétons, qu'il soit équipé d'un feu clignotant ou non, le piéton possède la priorité. La mise au rouge d'un feu pour les voitures nécessite toutefois de passer par une phase transitoire (rouge-orange) avant de donner le feu vert aux piétons.

La mise au clignotant est pensée pour tous les modes de transport en permettant un gain de temps pour tous : le piéton n'attend pas, tout en s'assurant que les véhicules sont vraiment en mesure de s'arrêter; en l'absence de piéton, le véhicule n'attend pas.

A noter que la police et l'office cantonal des transports (OCT) travaillent sur la problématique du respect de la législation par les usagers de la route, tous modes confondus. Les voitures ne respectent pas toujours les piétons et les piétons s'engagent trop souvent sans « montrer » qu'ils sont sur le point de s'engager sur le passage pour piéton. Ce problème concerne les 2 200 passages pour piétons non équipés de signalisation lumineuse. C'est pourquoi la police et l'OCT étudient :

- la création d'un « pool circulation », qui gèrera non seulement le trafic dans les cas d'encombrement ou d'accidents avec dommage matériel (notamment pour évacuer les véhicules accidentés qui occasionnent des perturbations sur le trafic), mais aussi les incivilités;
- le déploiement de caméras à détection d'infraction : la Confédération devrait prochainement autoriser la détection d'infraction via vidéosurveillance. Dans ce contexte, la police et l'OCT analysent le déploiement de caméras de ce type pour verbaliser les infractions aux codes de la circulation routière, y compris le non-respect des piétons.

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

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Michèle RIGHETTI

Le président :
Antonio HODGERS