

Date de dépôt : 30 septembre 2020

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite urgente de M. Jacques Béné : Sécurisation des carrefours « COVID » : quels financements, compétences et responsabilités ?

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 28 août 2020, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

Avec l'apparition soudaine de nombreuses pistes cyclables, qui ont de fait condamné une partie des voies de circulation sur des axes cruciaux au centre-ville, d'importants bouchons se sont formés le long des axes de circulation concernés, avec de graves entraves, pour les transports publics notamment. Pour tenter d'y remédier, des mesures ont été prises. L'on a ainsi vu des agents de sécurité (fonctionnaires ? entreprises privées ?) être dépêchés sur certains des principaux carrefours et tenter tant bien que mal de réguler le trafic en sus des feux de signalisation qui continuent de fonctionner. Je souhaiterais savoir :

- **Quel est le coût de cette opération de sécurisation, et à la charge de quelle entité ?***
- **Sur quelle base légale se fonde la compétence éventuelle de ces agents à imposer leurs consignes, qui contredisent souvent les feux de signalisation, le cas échéant à sanctionner les personnes qui ne les respecteraient pas ?***
- **Quelle formation particulière a été donnée ?***

- *Quelle est la responsabilité de l'entreprise qui les emploie, le cas échéant des autorités qui ont mandaté cette entreprise ou ont mobilisé des fonctionnaires dans ce cadre, en particulier si un usager de la route ne se conforme pas aux consignes de ces agents de sécurité mais respecte les feux de signalisation, ou l'inverse, et qu'un accident se produit ?*

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Pour répondre au besoin croissant de la mobilité multimodale, le Conseil d'Etat a décidé, début 2017, de créer la centrale de régulation du trafic (CRT) pour la gestion en temps réel du trafic. Cette entité, qui a vu le jour en décembre 2017, a pour objectif de gérer les événements imprévisibles (accident par exemple) en vue de diminuer les impacts relatifs à la mobilité.

L'équipe de la CRT est composée de collaborateurs de l'office cantonal des transports (OCT), de la police routière (PolRout) et des Transports publics genevois (TPG), qui sont tous réunis quotidiennement au sein d'un poste de contrôle. Leurs actions se basent sur des décisions concertées, afin de gérer au mieux la sécurité des usagers, tous modes de transport confondus, la fluidité du trafic et la vitesse commerciale des TPG.

Si les premiers outils nécessaires à une efficience de la CRT ont été identifiés rapidement (notamment information quotidienne en temps réel via le site Internet Infomobilité, panneaux d'information variables destinés aux usagers de la route permettant une adaptation en temps réel de la régulation du trafic), la nécessité de pouvoir agir directement sur le terrain s'est d'emblée avérée primordiale, afin d'éviter les encombrements, première cause d'embouteillage et résultante de nombreuses incivilités, ainsi que sources d'accidents ou de sur-accidents.

Dans ce contexte, la CRT a créé l'unité mobilité (UMOB), qui œuvre du lundi au vendredi, de 6 h 30 à 20 h, sur nos routes. Cette unité composée d'agents de circulation est mandatée par la CRT, suite à un appel d'offres public remporté par l'entreprise Python Sécurité SA. Elle a pris ses fonctions à l'occasion de la mise en service du Léman Express, pour une période initiale de 6 mois pendant laquelle ont été analysés son intérêt et son efficacité. Lors d'événements imprévisibles, l'UMOB qui est supervisée par la CRT gère le trafic sur certains carrefours, permettant ainsi d'éviter les encombrements et de fluidifier le trafic, là où la signalisation lumineuse atteint ses limites. La CRT a prolongé le mandat de l'UMOB jusqu'à fin 2021 pour un coût annuel de 600 000 francs, financé par les TPG.

La nécessité d'augmenter le nombre de voies cyclables, liée à la crise du COVID-19, a impliqué une coordination efficace entre la mise en place des voies et la régulation du trafic. Une adaptation de la mission de l'UMOB est alors apparue comme une solution rationnelle, non seulement pour sécuriser les carrefours, mais également pour fluidifier le trafic en palliant les incivilités des usagers de la route qui s'engagent dans les carrefours sans pouvoir en sortir. Une rationalisation et une amélioration de l'efficacité des prestations assurées par l'UMOB ont permis de rester dans le volume horaire de prestations défini dans son mandat, donc sans coût supplémentaire pour la collectivité.

C'est notamment dans ce contexte que s'inscrivent les prestations de l'UMOB, dont les agents sont formés par la police cantonale. Précisons que pour faire régler la circulation par des services de circulation privés, il est nécessaire d'obtenir l'autorisation de l'autorité cantonale, respectivement de la police cantonale. Celle-ci donne les instructions nécessaires.

L'article 67, alinéa 1, lettre h, de l'ordonnance fédérale sur la signalisation routière, du 5 septembre 1979 (OSR; RS 741.21), stipule que les usagers de la route sont tenus de se conformer aux signes et instructions donnés par les membres de services de circulation privés munis de signes distinctifs.

Que les feux de signalisation soient ou non en fonctionnement, ce sont les signes de l'agent affecté à la régulation du trafic qui priment et auxquels doit se conformer l'utilisateur.

L'UMOB n'a pas de compétence pour verbaliser et, en cas de conflit avec un usager de la route, elle a reçu la consigne de céder aux exigences de l'utilisateur qui engage sa propre responsabilité en cas d'accident. L'UMOB doit signaler le non-respect aux signes de l'agent de circulation auprès des services de police, qui se réservent le droit de convoquer l'utilisateur pour un rappel à l'ordre. Ajoutons également qu'un processus de dénonciation des infractions graves, directement auprès du service des contraventions, va très prochainement être mis en œuvre.

L'UMOB est formée par les services de police, comme tous les agents de circulation des entreprises qui œuvrent pour gérer la circulation dans le cadre des chantiers. Cette formation est assurée de cette manière dans tous les cantons suisses.

Comme déjà précisé, un usager de la route doit se conformer aux signes quand la circulation est réglée par un agent de la circulation et engage sa propre responsabilité en cas de non-respect de ces signes, conformément à la législation routière.

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