



[Accueil](#) | [Genève](#) | Circulation à Genève: ces gilets jaunes qui gèrent le trafic

Abo [Sécurité à Genève](#)

La régulation de trafic, ce business en pleine expansion

Le nombre de mandats donnés à des entreprises privées pour réguler la circulation a fortement augmenté dans le canton. Or, la sécurité de leurs employés interroge.



Chloé Dethurens

Publié: 20.03.2025, 05h05



Carrefour avenue Krieg, route de Malagnou. Un régulateur de trafic à l'œuvre.

LAURENT GUIRAUD/TAMEDIA



Abonnez-vous dès maintenant et profitez de la fonction de lecture audio.

Se connecter

[BotTalk](#)

En bref:

- Les mandats pour de la régulation de circulation ont fortement augmenté à Genève.
- Certaines voix s'élèvent contre une formation actuelle trop succincte.
- La concurrence entre entreprises de régulation, plus d'une trentaine, est forte.

Une intersection entre la route de Malagnou et l'avenue de l'Amandolier. Les véhicules arrivent des quatre coins du carrefour. Motos, vélos et piétons: au milieu de ce bal d'usagers privés de signaux lumineux, un planton en uniforme fluorescent orchestre l'intense trafic de ce lundi pluvieux. La plupart des conducteurs respectent ses gestes à la lettre, même si l'homme doit parfois les répéter avec un léger agacement.

À Genève, la présence d'agents de circulation s'est intensifiée ces derniers mois. Le nombre de leurs interventions a augmenté de 40% en 2024, avec 1700 demandes, selon la police. Comme l'indiquait récemment Léman Bleu, ce bond est dû à la rénovation des carrefours à feu par l'Office cantonal des transports (OCT) entamé l'an passé. Retour sur un business en expansion.

Quatre heures de cours

Lors de travaux qui empiètent sur la voie publique, les entreprises générales mandatées doivent mettre en place une régulation du trafic lorsque l'OCT l'exige. Pourquoi ne pas faire appel à la police comme dans d'autres cantons? À Genève, les pandores ne sont amenés à gérer le trafic qu'en cas d'urgence, pour pouvoir se concentrer sur leurs missions prioritaires. Mais l'ordonnance sur la signalisation routière leur permet de faire appel à des sociétés de sécurité privée pour assurer la régulation.

Celles-ci emploient souvent des personnes âgées entre 30 et 50 ans, venant de milieux très divers. Beaucoup d'hommes mais aussi des femmes, comme on le voit sur le terrain. Les futurs régulateurs sont souvent en reconversion de carrière, et celle d'agent du trafic est accessible: contrairement aux agents de sécurité, qui ont besoin d'une carte professionnelle, les régulateurs doivent juste se former auprès de la police cantonale pour pouvoir travailler.

Une demi-journée de quatre heures, «le temps nécessaire à l'enseignement de la théorie, sa mise en pratique sur un carrefour sous le contrôle d'un policier et l'évaluation sommative du candidat», indique la police. Si l'agent ne donne pas satisfaction, il effectue une deuxième session. Certaines sociétés disent former aussi à l'interne en cas de besoin.

Accidents mortels au Tessin

Mais pour certains acteurs de la sécurité à Genève, ce dispositif est insuffisant. «On ne peut pas être balancé seul en plein trafic après un après-midi de cours, dans des carrefours avec de multiples voies de circulation, de jour mais aussi de nuit», s'étonne un patron d'entreprise de sécurité.

Ce dernier pointe du doigt l'absence de signalétique indiquant qu'il y a un agent sur la route. «Ils n'ont pas le droit au moindre promontoire, ni à une protection pour leurs jambes. C'est un miracle qu'il n'y ait pas eu de grave accident jusqu'ici.»

Un autre directeur de société estime aussi que la formation actuelle est trop légère. «Ils pourraient faire plus, raconte celui dont un employé s'est déjà fait rouler sur le pied. Se poster au milieu du trafic, je l'ai fait moi-même, c'est très impressionnant. Et certains candidats, s'ils réussissent leur formation, ne font pas toujours tout juste une fois sur le terrain.»

Si aucune société genevoise n'a mentionné d'incidents graves, deux accidents mortels ont eu lieu au Tessin en 2024: un régulateur de 60 ans a été heurté par un scooter et une agente de 52 ans a été percutée par un camion.

De grandes entreprises refusent

Face aux risques, certaines entreprises de sécurité, comme Protec-tas, font très peu de régulation. D'autres refusent de proposer ce service. C'est le cas de la société Securitas. «Chaque mandat fait l'objet d'une analyse des risques pour la sécurité au travail, explique Francis Meyer, directeur de Securitas Genève. Dans le cas de la régulation de trafic, il n'y a pas de possibilité de réduire ces risques. Nous avons donc renoncé à mettre en danger nos collaborateurs.»

Sur le terrain, les agents que nous avons rencontrés reconnaissent qu'ils doivent se montrer très vigilants. «Il faut être sûr que le conducteur vous a vu, il faut chercher son regard, confie Eric*, qui

attend pour prendre son service. La plupart des gens sont sympas, même si parfois certains s'agacent et nous insultent lorsqu'ils doivent attendre.» James*, lui, guide aussi à la voix, criant pour faire traverser les passants, parfois surpris.

Pourquoi ne pas renforcer la formation? Notamment car celle-ci a un coût, à la charge des entreprises. Les cours dispensés par la police se montent à 300 francs par agent. Augmenter le nombre d'heures de cours représente donc une dépense non négligeable pour les sociétés.

Le coût d'une formation plus poussée

Mais certaines le font en passant par exemple par l'Académie suisse de sécurité, à Carouge. Celle-ci propose une formation spécifique pour les agents de régulation, sur quatre jours. Le programme inclut aussi des cours sur la gestion de conflit, sur le comportement à adopter en cas d'accident ou encore sur les premiers secours.

Son directeur, Patrick Carruzzo, explique. «Ces compétences sont importantes car la responsabilité des agents est grande. Ils doivent gérer leur propre sécurité comme celle des usagers de la route.» La formation coûte plus cher: 1700 francs par agent. Du coup, peu d'entreprises y souscrivent. L'Hospice général, en revanche, y envoie ses bénéficiaires souhaitant exercer ce métier. La société Apex, elle aussi, engage uniquement des agents ayant suivi ce cursus.

Du côté de ceux qui attribuent les mandats, on estime que la formation des agents auprès de la police répond aux exigences légales, et donc que ces «derniers ne se mettent pas en danger», juge par exemple la Ville de Genève, qui octroie ses mandats «uniquement à des entreprises agréées».

Concurrence importante

Et celles-ci sont nombreuses, d'où une concurrence importante. Pas moins de 34 entreprises proposent ce service à Genève. Les plus connues emploient jusqu'à 150 personnes, les plus petites une quinzaine. Certaines étaient par le passé spécialisées dans le marquage au sol, d'autres dans la sécurité, avant de se diversifier. Size, Global Sécurité ou encore GMS Services proposent notamment ce type de service.

Les mandats de ces dernières peuvent atteindre plusieurs centaines de milliers de francs, mais les sociétés concernées ne nous ont pas précisé ces montants. Difficile aussi d'évaluer les sommes globales dépensées par l'État pour la régulation: celui-ci n'a pas de contact direct avec les sociétés de sécurité, mandatées par les entreprises de travaux. Sauf pour la rénovation des carrefours: deux mandats d'une valeur de 90 000 francs par an chacun ont été attribués sur quatre ans.

Ce que l'on sait, c'est que les agents sont en général payés au salaire minimum, soit 24 fr. 48 l'heure. Ils coûtent au maître d'ouvrage entre 45 et 55 francs par personne. Le nombre d'heures effectuées dépend des chantiers. «Je commence à 8 h et finis à 13 h, puis on reprend jusqu'à 20 h», témoigne Isaac*, rencontré lors de sa pause, posté sur une chaise.

Depuis 2023, les agents doivent œuvrer en duo, se relayant toutes les trente minutes. «Cela leur permet de rester concentrés, explique Xavier Palfi, directeur de P. Circulation. Il y a dix ans, les agents travaillaient parfois jusqu'à six heures d'affilée. Aujourd'hui, leurs conditions se sont améliorées, ils ont même parfois un cabanon pour se mettre à l'abri.»

Car les agents travaillent quelle que soit la météo. «Cet hiver, la nuit, c'était vraiment dur», détaille Eric*. Pourquoi ne pas leur mettre une estrade à disposition? Impossible, puisque les besoins d'un chantier peuvent vite évoluer, disent les différents intervenants. Pour l'instant, aucun syndicat ne s'est emparé de leur problématique.

Une brigade régulière

Pour les interventions qui demandent encore plus de rapidité, l'État dispose de sa propre brigade. L'Unité mobilité, composée de deux équipes de deux personnes, intervient en cas d'un événement imprévu ou d'une surcharge de trafic qui pourrait entraîner des risques pour la sécurité routière, indique Sébastien Deshusses, chargé de communication à l'OCT.

Rattachée à la centrale de régulation du trafic, elle est active en semaine sur l'ensemble du canton de 7 h à 19 h 30. La prestation, qui coûte 610'000 francs par an, est elle aussi assurée par une agence de sécurité privée.

** Prénoms d'emprunt*

Des feux vétustes

L'État procède à une grande rénovation de ses carrefours et de leurs différents éléments. Caméras de détection du trafic, boutons poussoirs pour piétons, feux mais aussi système de contrôle. Objectif: éviter une panne «critique» en rénovant ces équipements, dont les pièces détachées ont une durée de vie de dix à vingt ans.

Cette modernisation a commencé en 2017 sur les systèmes les plus vétustes, parfois de plus de trente ans, environ une centaine d'équipements. Aujourd'hui, on rénove ceux âgés entre 10 et 20 ans (environ 160 sur cinq ans).

Cette rénovation permet aussi de moderniser la régulation du trafic, selon l'État. En ajoutant différents détecteurs, la régulation est ajustée aux conditions réelles du trafic. Durée de vie annoncée des nouvelles installations: une vingtaine d'années.

En 2024, 17 carrefours ont été remis au goût du jour. Quarante intersections supplémentaires seront rénovées cette année.

NEWSLETTER

«Dernières nouvelles»

Vous voulez rester au top de l'info? «Tribune de Genève» vous propose deux rendez-vous par jour, directement dans votre boîte e-mail. Pour ne rien rater de ce qui se passe dans votre canton, en Suisse ou dans le monde.

[Autres newsletters](#)

Se connecter

Chloé Dethurens est journaliste au sein de la rubrique genevoise depuis 2019. Elle écrit pour la Tribune de Genève depuis 2007. [Plus d'infos](#)

Vous avez trouvé une erreur? [Merci de nous la signaler.](#)

114 commentaires