



Date de dépôt : 23 juin 2023

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de Florian Gander, Ana Roch, Patrick Dimier, Daniel Sormanni, Gabriela Sonderegger, Jean-Marie Voumard, Françoise Sapin pour ne pas se laisser dépasser par les nouveaux moyens de transport à assistance électrique

Rapport de majorité de Souheil Sayegh (page 3)

Rapport de minorité de Christo Ivanov (page 21)

Proposition de motion (2844-A)

pour ne pas se laisser dépasser par les nouveaux moyens de transport à assistance électrique

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

- qu'un grand nombre des accidents de la route sont liés aux nouveaux véhicules dits de mobilité douce, vélos et trottinettes électriques ;
- que l'année 2021 a été particulièrement accidentogène sur les routes genevoises, en partie à cause des aménagements routiers COVID-19 ;
- que de nombreuses pistes et bandes cyclables empiètent sur les trottoirs pour les piétons ;
- que la marche à pied peut parfois s'avérer extrêmement risquée en se déplaçant dans les rues de Genève,

invite le Conseil d'Etat

- à installer des ouvrages de réduction de vitesse comme des dos d'âne ou des doubles barrières de ralentissement sur les pistes et bandes cyclables ;
- à limiter la vitesse maximale à 15 km/heure pour tous les usagers des pistes et bandes cyclables connexes aux trottoirs ;
- à mettre en place des contrôles importants liés au respect de cette vitesse et de la LCR de manière plus générale ;
- à instaurer un dispositif efficace (radars, plaques d'immatriculation, etc.) permettant d'identifier les éventuels contrevenants.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Souheil Sayegh

Introduction

Partant du postulat que la mixité cyclistes-piétons-trottinettes pouvait s'avérer dangereuse, M. Gander (MCG) a déposé le 03.05.22 la M 2844 avec les invites suivantes :

- à installer des ouvrages de réduction de vitesse comme des dos d'âne ou des doubles barrières de ralentissement sur les pistes et bandes cyclables ;
- à limiter la vitesse maximale à 15 km/heure pour tous les usagers des pistes et bandes cyclables connexes aux trottoirs ;
- à mettre en place des contrôles importants liés au respect de cette vitesse et de la LCR de manière plus générale ;
- à instaurer un dispositif efficace (radars, plaques d'immatriculation, etc.) permettant d'identifier les éventuels contrevenants.

Pour le traitement de cette motion, la commission des transports s'est réunie à 4 reprises les 06.12.22, 17.01, 14.02 et 14.03.23 sous la présidence de M. Thomas Wenger. Les remerciements pour la qualité et la précision des notes vont directement à M^{me} Laura Tomacelli.

Séance du 06.12.22

<i>Assistent</i>	<i>Fonction</i>	<i>Département</i>
M. David Favre	Directeur général de l'OCT	DI
M. Nicolas Fournier	Secrétaire général adjoint	DI
M. Gérard Widmer	Directeur à l'OCT	DI

Présentation de M. Florian Gander, député au Grand Conseil, auteur

M. Gander explique avoir déposé cette motion à la suite du constat assez flagrant et malheureux que les piétons ne peuvent marcher en toute tranquillité. Les chiffres officiels de la police annoncent qu'en 2017 ils recensaient 29 accidents en e-bike et 7 en e-trottinette. En 2021, ils en recensent 143 en e-bike et 51 en e-trottinette. Ces chiffres ne sont pas près de s'arrêter puisque la mobilité évolue. Les trottinettes électriques peuvent être modifiées pour aller jusqu'à 130 km/h, ce qui devient inquiétant pour les piétons. La motion s'axe sur la protection des piétons.

Il prend l'exemple du Jardin anglais qui est un lieu extrêmement dangereux. Les vélos ne restent pas sur la borne cyclable et se dépassent entre eux. Les vélos électriques roulent à une vitesse de 20-25 km/h et les vélos à grande vitesse roulent à une vitesse de 50 km/h, il précise parler de vélos non modifiés. Au Jardin anglais, lorsqu'ils se dépassent, ils slaloment entre les piétons, ce qui est très dangereux. Il y a trois semaines, il a vu une poussette se faire presque renverser par un vélo électrique. Il estime que tout véhicule doit respecter la limitation de vitesse, le problème est que les véhicules à assistance électrique n'ont pas vraiment de loi, si ce n'est ceux avec une certaine puissance qui doivent obtenir un permis de circulation.

Il souhaite, avec cette motion, dans un premier temps, protéger les piétons dans les grands axes. Par exemple, au boulevard de la Cluse ainsi qu'à Versoix, les piétons côtoient une piste cyclable sans délimitation entre piétons et cycles. Les vélos passent à une vitesse très rapide et il peut être très dangereux pour un enfant, notamment, qui fait vite un écart, de se faire renverser. Heureusement, aucune grosse catastrophe n'est déjà à déplorer, mais il pense qu'il vaut mieux agir avant que cela ne se produise. Il pense que la première invite est de mettre une séparation dans ces axes dangereux qui sont plus à risque puisque les pistes cyclables sont connexes aux trottoirs. Il insiste sur l'importance de protéger le plus faible, soit le piéton.

Il pense qu'il faut contrôler la vitesse de ces véhicules qui ne sont pas immatriculés afin de constater la vitesse réelle. Tout le monde doit respecter la LaLCR, il n'y a pas de passe-droit. Il faut installer des dos-d'âne, limiter la vitesse sur ces axes à 15 km/h pour éviter que le moins rapide se fasse dépasser par le plus rapide et il faut augmenter les contrôles qui ne sont pas assez nombreux. Il se réjouit qu'une partie des cyclistes soient plus consciencieux comme Pro Vélo, mais les moyens de transport marginaux et les trottinettes sont catastrophiques. Plus ils sont petits et moins ils sont visibles. Sa devise est « tu circules, tu t'immatricules », il estime que tout le monde devrait être identifiable et sanctionné en cas d'infraction.

Questions des commissaires

(PLR) se demande si la proposition de mettre tous les usagers à 15 km/h ne risque pas de dissuader les habitants de la campagne qui pourraient penser à acheter un vélo électrique. Il se demande si cette mesure ne devrait pas se limiter au trottoir urbain et ne pas s'appliquer aux campagnes.

M. Gander précise qu'il parle uniquement des pistes cyclables sans délimitation avec les piétons, comme au boulevard de la Cluse. Il indique que ceux qui souhaitent aller plus vite que 15 km/h peuvent faire un transfert modal

en utilisant les transports publics. Lorsqu'ils veulent faire du vélo, il y a une question de bon sens. Sur une route de base, il est possible de rouler plus vite, mais lorsqu'une piste cyclable croise des piétons cela devient dangereux.

(UDC) demande si, au sujet de la première invite, M. Gander a estimé le nombre d'ouvrages qu'il faudrait mettre en place, sur le plan cantonal et communal et la manière de contrôler la vitesse.

M. Gander répond que cela dépend du nombre d'axes visés. Il pense au boulevard de la Cluse, au bord du lac, à la route des Acacias et au Jardin anglais notamment. Il faudrait regarder géographiquement où se trouvent toutes ces pistes cyclables connexes aux trottoirs. Pour la vitesse, si le contrôle est de type laser, ils peuvent les arrêter ; cependant, si elle est de type radar, ils ne peuvent être identifiés.

Le président indique qu'ils commenceront par l'audition du département et verront par la suite pour les autres auditions.

Séance du 17.01.23

<i>Assistent</i>	<i>Fonction</i>	<i>Département</i>
M. Nicolas Fournier	Secrétaire général adjoint	DI
M. Thierry Messenger	Directeur régional à l'office cantonal des transports	DI
M ^{me} Fabienne Peracino-Rostan	Responsable thématique mobilité douce	DI

Audition du département

M^{me} Peracino-Rostan commence par énoncer les principaux aspects légaux pouvant être mis en relation avec la motion (LCR, art. 26, al. 1 et al. 2, art. 31, art. 32, al. 1 et al. 3). Elle définit les trois principaux aménagements où se rencontrent piétons et vélos.

1. Les pistes cyclables partagées qui sont deux espaces distincts avec d'un côté les vélos et de l'autre les piétons et chacun doit utiliser sa partie. Dans de nombreux cas, ils sont séparés par de la peinture au sol, ce qui peut inviter l'un à empiéter sur l'autre. Il s'agit d'un des points sur lesquels le département travaille afin de minimiser les risques en limitant cet aménagement, par exemple, en séparant les deux parties par des bordures.
2. La piste cyclable mixte, les piétons et les vélos sont ensemble sur un espace entièrement partagé. Dans ce cas de figure, les cyclistes et cyclomotoristes doivent faire attention aux piétons pouvant se trouver sur leur chemin. Ils doivent s'arrêter si la sécurité l'exige.

3. Les chemins pour piétons, cycles autorisés, sur lesquels seuls les vélos et VAE 25 km/h peuvent circuler en laissant la priorité aux piétons. Les VAE 45 km/h et les cyclomoteurs peuvent y circuler, moteur éteint.

Les trottinettes non électriques sont considérées comme des piétons et les trottinettes électriques comme des vélos cyclomoteurs. Elles ne peuvent cependant pas dépasser les 20 km/h.

M^{me} Peracino-Rostan explique qu'il est difficile d'avoir les données en circulation des vélos. Ils connaissent cependant la part modale qui est pour les vélos de 6%, la donnée pour les e-trottinettes n'est pas encore disponible. La part modale des motos est de 4% et celle de la voiture de 24%.

En 2019, 13% des accidents ayant eu lieu sur un aménagement cyclable impliquaient des cycles. En 2021, ce chiffre atteint les 15%. Ceux impliquant des trottinettes ont atteint 29% en 2019 et 23% en 2021. On reste sur une minorité d'accidents entre usagers et piétons.

Sur la question de l'installation d'ouvrages de réduction de vitesse, cela se fait, notamment, aux passages piétons des carrefours. Il faut rester attentif à la sécurité et à la visibilité afin de ne pas mettre en place quelque chose qui crée des accidents, par exemple des peintures « cédez le passage ».

Elle revient sur la limitation de 15 km/h proposée dans l'invite. Elle explique qu'il n'est pas possible d'avoir une limitation inférieure à 30 km/h sauf pour les zones de rencontre qui sont à 20 km/h. Lorsqu'une modification de vitesse a lieu, elle s'applique sur l'ensemble de la chaussée, car sinon une confusion pourrait se faire entre les panneaux de limitation de vitesse. Elle rappelle, de plus, qu'avec tout mode de circulation on ne doit pas rouler à une vitesse qui empêcherait de s'arrêter.

M. Messenger explique que le droit fédéral donne des vitesses limite à respecter selon le type de voiries et ne prévoit rien d'autre. Une vitesse peut être abaissée lorsqu'il est estimé que la configuration de la route nécessite une vitesse adaptée inférieure, mais il s'agit généralement de chiffres ronds. L'objectif global de la stratégie de mobilité est de développer l'usage de la mobilité douce. En conséquence, si la limite de vitesse pour les modes actifs est trop importante, cela réduit l'attractivité de ce mode de transport.

M^{me} Peracino-Rostan s'intéresse maintenant au contrôle des vitesses. L'immatriculation des véhicules est gérée au niveau fédéral et concerne uniquement les véhicules allant à plus de 45 km/h. Le canton n'a pas les outils de légiférer sur la question. Elle rappelle que toute personne qui ne respecte pas les règles de circulation peut être amendée, mais elle doit être prise sur les faits. A partir d'avril 2024, les nouveaux vélos électriques devront être équipés d'un compteur de vitesse et, à partir d'avril 2027, tous les vélos électriques

devront en être équipés. Il s'agit, aujourd'hui, d'une minorité des usagers qui ne respectent pas les règles de circulation. Le rôle du département est de faire de la prévention et de la sensibilisation. Le contrôle et la répression sont du ressort de la police.

Elle présente les événements mis en place par le département pour sensibiliser les usagers aux bons comportements. Par exemple, en utilisant la campagne GE-RESPECTE, des événements se sont déroulés sur la plage des Eaux-Vives et sur le pont des Bergues pour rappeler les signaux OSR. Depuis, une augmentation des utilisateurs de vélo s'est produite et les nouveaux usagers ne sont plus à jour dans les rappels de conduite.

M. Messenger pense que le droit existant permet sereinement aux usagers piétons et cyclistes de cohabiter. Il estime que les problématiques évoquées sont liées au comportement et au non-respect de la loi. Aussi, le département ne souhaite pas diminuer l'attractivité de la mobilité active, car la limitation à 15 km/h citée dans la motion est une mesure assez forte. Les invites de la motion ne vont pas dans le sens du développement de la mobilité active que souhaite le département.

M. Messenger explique que leur office est sur le terrain et observe les situations problématiques afin, en cas de situation dangereuse, d'y remédier. Toute personne peut aussi signaler au département une situation dangereuse à l'aide de GE-TRANSPORTS. Aussi, il est possible de les contacter via le courrier postal. Chaque commune est responsable de l'aménagement de son domaine public et il leur appartient de traiter le problème en cas de non-satisfaction.

PLR souhaite savoir ce que la police fait pour que les cyclistes respectent la LaLCR. Si le vélo n'est plus un loisir, mais un mode de transport, il doit respecter la LaLCR.

Séance du 24.02.23

Audition du major Patrick Pulh, police routière – DSPS

M. Pulh présente plusieurs statistiques. On note qu'un grand nombre d'accidents sont causés par les nouveaux moyens de transport. Sont recensés 34 accidents en 2021 et 52 en 2022 pour les véhicules de plus de 45 km/h, dont deux tiers avec dommages corporels. Pour les véhicules à 25 km/h, le total est d'environ 100 en 2021 et en 2022, et le conducteur est responsable une fois sur deux.

Pour les trottinettes électriques, on en décompte 51 en 2021 et 63 en 2022. La grande majorité cause des dommages corporels immédiats.

Il y a également une incitation à installer des ralentisseurs, comme des dos-d'âne. Cependant, on ne peut pas mettre de barrière en travers des pistes ou bornes cyclables. Quant aux dos-d'âne, elles sont réservées au trafic motorisé.

Une limitation à 15 km/h serait idéale, mais actuellement, l'Office fédéral des routes vise 25 km/h pour l'ensemble du pays sur les pistes ou bornes cyclables. On note une augmentation drastique des contrôles en 2021. Près de 300 opérations ont eu lieu dans l'année.

Beaucoup de campagnes de sensibilisations sont également menées, notamment dans les écoles. Un grand nombre de jeunes ou parents ne savent pas qu'il est nécessaire d'avoir un permis.

Depuis l'année dernière, il y a également la possibilité d'installer des radars afin de poursuivre les véhicules motorisés à plus de 45 km/h.

Enfin, l'année dernière, on dénombrait 8 accidents mortels, dont un seul à vélo électrique.

(UDC) déplore un souci de séparation vélos-piétons et demande quelle solution est possible. Est-ce qu'il y a des contrôles de vitesse au niveau de la voie verte ? Combien de morts ont eu lieu en 2021 et, parmi celles-ci, combien impliquent des vélos ?

M. Pulh confirme qu'il y a des contrôles. Il ne peut pas vraiment se positionner sur les questions d'aménagement, mais note qu'il y a peu d'accidents relevés sur la voie verte. On dénombre 14 morts, 4 piétons et 2 vélos.

M. Pulh concède qu'il y a en effet de nombreux problèmes liés à l'aménagement. Sur la question des radars, cela n'est pas encore en place, mais ils pourraient être déployés si besoin.

L'intérêt d'augmenter la sécurité est de rapprocher le vélo du piéton, pas de la voiture. Plus on augmente la concentration de vélos, et plus on améliore leur sécurité selon une étude allemande. Les zones mixtes sont moins accidentogènes, car les usagers se révèlent plus attentifs.

(S) demande si les accidents entre vélos et deux-roues motorisés sont fréquents, et s'il y a une prévention derrière.

M. Pulh explique que le point de vigilance est mis sur le fait de rendre à chacun son propre espace. Il n'y a pas de données disponibles pour ces accidents, ce sont surtout les bandes mixtes piétons-vélos qui sont accidentogènes.

Audition de l'Association Rue de l'Avenir, représentée par M. Alain Rouiller, vice-président, M. Martin Walther, membre du comité, et M. Marco Ziegler, avocat-conseil

M. Rouiller commence par présenter Rue de l'Avenir. Il s'agit d'un groupe de réflexion autour de la conception de la rue comme espace social, qui entretient une activité d'information sur la mobilité en Romandie. Le groupe dispose d'un large réseau francophone et n'aspire pas à exercer une action de lobbyiste.

Le problème majeur discuté aujourd'hui est que tous les cyclomoteurs doivent rouler sur des espaces partagés. Certains véhicules roulent jusqu'à 45 km/h auprès des piétons.

Pour améliorer la sécurité des usagers, il faut demander à tous ces véhicules d'aller sur la chaussée, et créer des voies cyclables protégées. Cela ne se fait que peu en Suisse, mais on en retrouve par exemple à Berne. Il faut également réduire le différentiel de vitesse entre usagers. Une limite de 30 km/h est plébiscitée par de nombreux organismes et pays. En Espagne, on note une large diminution du nombre de victimes après l'adoption d'une limite.

Il peut être intéressant d'utiliser la plaque complémentaire « cycles autorisés » à la place du panneau « cycles et piétons ». Cela met l'emphase sur la vigilance nécessaire des cyclistes vis-à-vis des piétons.

Les cyclomoteurs devraient par ailleurs utiliser leurs feux de jour afin de maximiser la sûreté.

L'association ne recommande pas de ralentisseurs, qui se révèlent dangereux sur les routes. Sur une piste cyclable clairement délimitée, cela peut avoir un intérêt.

Enfin, une campagne de sensibilisation et un contrôle fréquent sont tous les deux nécessaires à la sécurité des usagers.

(MCG) met l'emphase sur la protection des piétons. Des séparations physiques seraient en effet plus efficaces que des tracés au sol, peu respectés.

M. Rouiller explique que les potelets ne doivent pas forcément être placés entre piétons et cyclistes, ce qui n'a pas vraiment de sens dans une zone mixte. Les potelets sont plutôt utilisés pour protéger les cyclistes ou piétons des quatre-roues. Réduire la vitesse devrait être la solution préconisée.

(Ve) revient sur les ralentisseurs pour cycles et demande quel type est utilisé.

M. Rouiller montre plusieurs ralentisseurs utilisés dans d'autres pays à l'aide de sa présentation. Il met l'emphase sur le besoin de faire des expériences, comme le fait notamment Berne.

Séance du 14.03.23

<i>Assistent</i>	<i>Fonction</i>	<i>Département</i>
M. Nicolas Fournier	Secrétaire général adjoint	DI
M ^{me} Fabienne Peracino-Rostan	Référente mobilité douce à l'OCT	DI
M ^{me} Ingrid Unterlerchner	Juriste auprès de la direction générale de l'OCIRT	DEE
M. Gérard Widmer	Directeur régional à l'OCT	DI

Le président rappelle les amendements MCG.

Les invites ont été reformulées pour coller au cadre des dernières auditions.

Le président propose de prendre la motion invite par invite.

1. La première invite « à installer des ouvrages de réduction de vitesse comme des dos d'âne ou des doubles barrières de ralentissement sur les pistes et bandes cyclables » est remplacée par :

« à installer du mobilier urbain sur les pistes cyclables permettant de réduire le différentiel de vitesse entre usagers (vélos et piétons) notamment à proximité des écoles ».

(PCD) demande quel type de mobilier peut être installé sur les pistes cyclables.

(MCG) pense à des demi-barrières qui inviteraient les cyclistes à ralentir.

M. Fournier rappelle que, dans le cadre de son audition, le département avait mis en exergue que l'aménagement ou le mobilier urbain à proximité directe d'une piste cyclable pouvait avoir un effet contre-productif, notamment en termes de sécurité nocturne.

Le président met aux voix le remplacement de la première invite :

Oui : 2 (1 MCG, 1 UDC)

Non : 9 (3 PLR, 2 PDC, 1 Ve, 3 S)

Abstentions : –

La modification de la première invite est refusée.

2. La seconde invite « à limiter la vitesse maximale à 15 km/heure pour tous les usagers des pistes et bandes cyclables connexes aux trottoirs » est remplacée par :

« dans l'attente de la décision du Conseil fédéral d'uniformiser la limitation de vitesse à 25 km/heure pour les cycles et cyclomoteurs légers sur les pistes cyclables, à déployer cette limitation dans le canton de Genève ».

M. Fournier relit l'ordonnance sur la signalisation routière qui explique qu'il est possible de diminuer une limitation de vitesse seulement par tronçon de 10 km/h. De ce fait, une limitation à 25 km/h est contraire au droit fédéral.

Le MCG s'était basé sur ce qui avait été annoncé lors d'une précédente audition. Il souhaite se conformer au droit fédéral et propose de mettre 20 km/h au lieu de 25 km/h.

Le président met aux voix le remplacement de la seconde invite :

Oui : 2 (1 MCG, 1 UDC)
Non : 9 (3 PLR, 2 PDC, 1 Ve, 3 S)
Abstentions : –

La modification de la seconde invite est refusée.

3. La troisième invite « à mettre en place des contrôles importants liés au respect de cette vitesse et de la LCR de manière plus générale » est remplacée par :

« à mettre en place des contrôles de vitesse, y compris de radars, pour veiller au respect de cette limitation et de la LCR de manière plus générale ».

Le président met aux voix le remplacement de la troisième invite :

Oui : 2 (1 MCG, 1 UDC)
Non : 9 (3 PLR, 2 PDC, 1 Ve, 3 S)
Abstentions : –

La modification de la troisième invite est refusée.

4. Sur demande du président, la quatrième invite « à instaurer un dispositif efficace (radars, plaques d'immatriculation, etc.) permettant d'identifier les éventuels contrevenants » est modifiée comme suit :

« à remplacer les panneaux signalétiques OSR 2.63 « Piste cyclable et chemin pour piétons avec partage de l'aire de circulation » par la signalétique OSR 2.61 « Chemin pour piétons » et d'y adjoindre en dessous « Cycles autorisés » »

Le président met aux voix la modification de la quatrième invite :

Oui : 2 (1 MCG, 1 UDC)
Non : 9 (3 PLR, 2 PDC, 1 Ve, 3 S)
Abstentions : –

La modification de la quatrième invite est refusée.

Le président met aux voix l'approbation de la M 2844 :

Oui : 2 (1 MCG, 1 UDC)

Non : 9 (3 PLR, 2 PDC, 1 Ve, 3 S)

Abstentions : –

La M 2844 est refusée.

Conclusion

La majorité de la commission n'a pas été convaincue, après les différentes auditions, de la nécessité d'adapter la signalisation actuelle aux différentes invites de la motion. Le département nous a informés des limites fédérales réglementaires quant à la vitesse maximale. La police nous a également fait part du faible taux d'accidents sur ces zones mixtes, même s'il faut déplorer avec une grande tristesse un certain nombre de décès sur nos routes, le rajout de mobilier urbain augmenterait même le risque d'accident surtout la nuit.

C'est principalement pour ces raisons que la majorité de la commission a rejeté la M 2844.

MOTION 2844

POUR NE PAS SE LAISSER DÉPASSER PAR LES NOUVEAUX MOYENS DE TRANSPORT À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE

COMMISSION DES TRANSPORTS
17 JANVIER 2023



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

Département des infrastructures
Office cantonal des transports

20/01/2023 - Page 1

M2844

CETTE PROPOSITION DE MOTION INVITE LE CONSEIL D'ETAT À

- installer des ouvrages de réduction de vitesse comme des dos d'âne ou des doubles barrières de ralentissement sur les pistes et bandes cyclables ;
- limiter la vitesse maximale à 15 km/heure pour tous les usagers des pistes et bandes cyclables connexes aux trottoirs ;
- mettre en place des contrôles importants liés au respect de cette vitesse et de la LCR de manière plus générale ;
- instaurer un dispositif efficace (radars, plaques d'immatriculation, etc.) permettant d'identifier les éventuels contrevenants

M2844

> PRINCIPAUX ASPECTS LÉGAUX

- Chacun doit se comporter, dans la circulation, de manière à ne pas gêner ni mettre en danger ceux qui utilisent la route conformément aux règles établies (LCR, art. 26, al.1).
- Une prudence particulière s'impose à l'égard des enfants, des infirmes et des personnes âgées, et de même s'il apparaît qu'un usager de la route va se comporter de manière incorrecte (LCR, art. 26, al. 2).
- Le conducteur devra rester constamment maître de son véhicule de façon à pouvoir se conformer aux devoirs de la prudence (LCR, art. 31).
- La vitesse doit toujours être adaptée aux circonstances, notamment aux particularités du véhicule et du chargement, ainsi qu'aux conditions de la route, de la circulation et de la visibilité. Aux endroits où son véhicule pourrait gêner la circulation, le conducteur est tenu de circuler lentement et, s'il le faut, de s'arrêter, notamment aux endroits où la visibilité n'est pas bonne, aux intersections qu'il ne peut embrasser du regard, ainsi qu'aux passages à niveau (LCR, art.32, al. 1).
- L'autorité compétente ne peut abaisser ou augmenter la vitesse maximale fixée par le Conseil fédéral sur certains tronçons de route qu'après expertise. Le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions (LCR, art.32, al. 3).

20/01/2023 - Page 3

DÉFINITIONS

Piste cyclable partagée

- Piste cyclable et chemin pour piétons avec partage de l'aire de circulation au moyen d'un marquage (VSS 640 060).
- Selon OSR, art.33, al. 4, chaque catégorie d'usagers est tenue d'utiliser la partie de l'aire de circulation qui lui est attribuée.



2.63 Piste cyclable et chemin pour piétons avec partage de l'aire de circulation

Piste cyclable mixte

- Piste cyclable et chemin pour piétons sans partage de l'aire de circulation
- Selon OSR, art.3, al. 4, les cyclistes et cyclomotoristes doivent avoir égard aux piétons et, lorsque la sécurité l'exige, les avertir, voire s'arrêter.



2.63.1 Piste cyclable et chemin pour piétons sans partage de l'aire de circulation.

Chemin pour piéton, cycles autorisés

- Chemin sur lequel les véhicules à moteur, les motocycles et les cyclomoteurs ne sont pas admis. Les vélos et VAE 25km/h peuvent y circuler en laissant la priorité aux piétons.
- Les VAE 45km/h et les cyclomoteurs peuvent y circuler, moteur éteint (OSR, art. 65, al.8)



 autorisés

20/01/2023 - Page 4

DONNÉES ACCIDENTOLOGIE

> COMPARAISON 2019 ET 2021

	2019		2021	
	Nbre	%	Nbre	%
Total des accidents	2770		2609	
Dont E-trottinettes	7	0%	53	2%
Dont VAE	69	2%	143	5%
Dont piétons	165	6%	135	5%
Dont cycles	199	7%	227	9%
Dont 2RM	490	18%	620	24%
Dont voitures de tourisme	1972	71%	1770	68%

Des chiffres de vente en constantes augmentations

- Vélo : + 33% entre 2019 et 2021 (CH)
- VAE : + 43% entre 2019 et 2021 (CH)
- Trottinettes : +42% en 2021 (FR)

➔ PLUS D'ACCIDENTS POUR LES TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISÉS QUE POUR LES MODES DOUX

DONNÉES ACCIDENTOLOGIE

> PART DES ACCIDENTS SUR DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

	2019		2021	
	Nbre	% du total	Nbre	% du total
Cycles	26 / 199	13%	35 / 227	15%
VAE	19 / 69	28%	22 / 143	15%
E-trottinettes	2 / 7	29%	12 / 53	23%

- > Accidents entre piétons et vélo / VAE : 25 en 2021, dont 4 sur aménagement cyclable
- > Accidents entre piétons et E-trottinettes : 8 en 2021, aucun sur aménagement cyclable

M2844

> INSTALLATION D'OUVRAGE DE RÉDUCTION DE LA VITESSE

- > Des dos d'ânes ou surelèvements existent dans certaines configurations :
 - Avant des passages piétons
 - Dans des carrefours
 - A la fin d'un aménagement
- > Une attention accrue doit être portée sur les aspects de sécurité et de visibilité, notamment nocturne, du dispositif.
- > Les barrières ne sont pas utilisées car contreproductives sur un aménagement cyclable, dont le but est de permettre aux usagers de se déplacer de manière fluide.

20/01/2023 - Page 7

M2844

LIMITATION DE LA VITESSE À 15KM/H

- L'OCR ne prévoit pas de limite maximale de vitesse inférieure à 30km/h (hors zones de rencontre – 20km/h (OCR, art. 4a).
- Les limitations de vitesse sont valables pour l'ensemble de la chaussée et doivent par conséquent également être respectées par les cyclistes.
- Le conducteur ne doit pas circuler à une vitesse qui l'empêcherait de s'arrêter sur la distance à laquelle porte sa visibilité; lorsque le croisement est malaisé, il doit pouvoir s'arrêter sur la moitié de cette distance (OCR, art. 31, al.1).
- Il est tenu de ne pas diminuer la fluidité du trafic en circulant, sans raison impérieuse, à une allure trop réduite (OCR, art. 31, al.5).
- A noter que la vitesse moyenne des vélos mécanique est d'environ 13-17km/h. La vitesse des VAE 25km/h est supérieure de 2-4 km/h supplémentaires.
- > **Sans généralisation, la question de la limitation de vitesse sur des aménagements cyclables est envisagée dans certaines configurations.**

20/01/2023 - Page 8

M2844

> VITESSES ENREGISTRÉES SUR LA VOIE VERTE RIVE GAUCHE

Résultat de comptages réalisés par le TCS sur la voie verte -Thônex

→ La moitié des vélos circulent à maximum 20km/h

Vitesse constatée	Pourcentage des vélos comptés
≤ 10 km/h	3.77%
11-15 km/h	14.49%
16-20 km/h	33.51%
21-25km/h	36.90%
26-30km/h	8.17%
31-35 km/h	2.20%
36-40 km/h	0.74%
41-45 km/h	0.17%
46-50km/h	0.02%
> 50 km/h	0.01%

} 51.8%

20/01/2023 - Page 9

M2844

CONTRÔLES

- Immatriculation des véhicules : ces questions sont gérées au niveau fédéral. Il n'appartient pas au canton de légiférer sur ces questions.
- Les cyclistes, conducteurs de trottinettes, de même que tous les usagers de la route, doivent respecter les limitations de vitesse (OCR, art.42 al. 4). Ils peuvent le cas échéant être amendés.
- A partir du 1er avril 2024 : les nouveaux vélos électriques rapides doivent être équipés d'un compteur de vitesse (OETV, art. 178b al. 3).
- A partir du 1er avril 2027, tous les VAE rapides devront être équipés d'un compteur de vitesse (OETV, disposition transitoire : Art. 222q)
- La police effectue de manière régulière des campagnes de prévention et de dissuasion ciblant des problématiques particulières dans le but de sensibiliser la population.

En complément

- Le DI mène régulièrement des campagnes de sensibilisation sur les droits et devoirs des différents usagers et sur les réseaux sociaux.
- Le DI travaille à proposer des itinéraires sécurisés pour les modes actifs afin d'éviter les "fuites" sur le trottoir pour cause d'insécurité sur la route.

20/01/2023 - Page 10

M2844

SENSIBILISATION AUX BONS COMPORTEMENTS DES USAGERS GRÂCES À 3 TYPES D' ACTIONS:

> EVÉNEMENTIELLES

- Événements organisés au contact direct des usagers et sur des sites en lien avec le message de sensibilisation en utilisant la campagne GE-RESPECTE et son Yéti emblématique :
 - 2 événements avec comme objectif le rappel des signaux OSR: pistes cyclables partagées, mixtes et chemins pour piéton - cycles autorisés
- ⇒ Lieux des actions: plage des Eaux-Vives et Pont des Bergues
- 1 événement avec comme objectif le rappel de l'importance de rester suffisamment visible la nuit sur la route
- ⇒ Lieu de l'action: routes du canton

20/01/2023 - Page 11

M2844

SENSIBILISATION AUX BONS COMPORTEMENTS DES USAGERS GRÂCES À 3 TYPES D' ACTIONS:

> INFORMATIONS

- Pose de signalétique aux abords des pistes cyclables pour le rappel des bons comportements
- Distribution de flyers auprès des magasins de vélos
- Campagne d'affichage rue
- Campagne TaxiBike
- Accompagnement du déploiement des tourner à droite aux feux rouges pour les cyclistes avec des flyers et une vidéo sur les réseaux sociaux



M2844

SENSIBILISATION AUX BONS COMPORTEMENTS DES USAGERS GRÂCES À 3 TYPES D'ACTIONS:

> COMMUNICATION SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX

- Actions ludiques sous forme de concours permettant de revoir les fondamentaux des panneaux OCR
- Reprise des campagnes nationales du BPA (rentrée scolaire, visibilité)
- Reprise des messages de l'Office fédéral des routes

20/01/2023 - Page 13

MIXITÉ

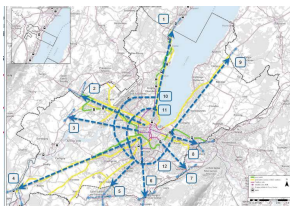
Le DI s'est engagé auprès des associations MD à éviter, autant que faire se peut, les aménagements en mixité et à séparer les aménagements avec partage de l'aire de circulation à l'aide d'éléments appréhendables par les personnes à mobilité réduite.

Sur routes cantonales, sont recensés environ :

- 27km de pistes cyclables et chemins pour piétons avec partage de l'aire de circulation
- 24km de piste cyclable et chemin pour piétons sans partage de l'aire de circulation



- > Volonté du canton de viser la séparation des flux, comme ce qui est prévu pour les axes forts vélos



20/01/2023 - Page 14

M2844

CONCLUSION

- Les différentes invites sont prises en compte dans le droit fédéral ou font déjà l'objet d'une attention accrue.
- Les questions de limitation de vitesse sont envisagées dans certaines configurations.
- Un renforcement des contrôles et de la sensibilisation sont à prévoir.
- Le DI travaille à l'amélioration des aménagements pour éviter les situations conflictuelles entre usagers.

20/01/2023 - Page 17

Merci de votre attention

Date de dépôt : 17 mai 2023

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de Christo Ivanov

La motion 2844 déposée par le groupe MCG demande de ne pas se laisser dépasser par les nouveaux moyens de transport à assistance électrique.

La 1^{re} invite demande d'installer des ouvrages de réduction de vitesse comme des dos d'âne ou des doubles barrières de ralentissement sur les pistes et bandes cyclables.

La 2^e invite demande de limiter la vitesse maximale à 15 km/heure pour tous les usagers des pistes et bandes cyclables connexes aux trottoirs.

La 3^e invite propose de mettre en place des contrôles importants liés au respect de cette vitesse et de la LCR de manière générale.

La 4^e invite propose d'instaurer un dispositif efficace, comme des radars, le retour des plaques d'immatriculation, etc., permettant ainsi d'identifier les éventuels contrevenants.

La minorité de la commission des transports vous demande d'accepter la proposition de motion 2844 pour maîtriser les nouveaux moyens de transport à assistance électrique.