

*Date de dépôt : 20 février 2018*

## **Rapport**

**de la Commission des pétitions chargée d'étudier la pétition :  
Les médecins genevois en faveur de la pratique quotidienne du  
vélo**

### **Rapport de M. Olivier Baud**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission des pétitions s'est réunie lors de trois séances, les 15 et 22 janvier 2018, sous la présidence de M. Stéphane Florey, ainsi que le 5 février 2018, sous la présidence de M. Jean Romain, pour étudier la pétition intitulée « Les médecins genevois en faveur de la pratique quotidienne du vélo ».

La commission a bénéficié de l'assistance efficace de M<sup>me</sup> Tina Rodriguez, secrétaire scientifique (SGGC), à laquelle le rapporteur exprime sa gratitude. La rédaction des procès-verbaux a été assurée par M. Christophe Vuilleumier, que le rapporteur remercie pour la précision de ses notes.

#### **1. Présentation de la pétition par M. Patrick Saudan, pétitionnaire**

M. Saudan précise d'emblée qu'il est présent devant la commission en tant que médecin et non comme député. Il pratique la médecine hospitalière depuis trente ans et s'occupe pour le moment de l'unité de dialyse. Il commence sa présentation (*voir annexe 1*) en expliquant que la plupart de ses patients ont une espérance de vie de quelques années seulement et coûtent près de 350 000 F par année. Ces patients souffrent donc de maladies aussi graves que peut l'être le cancer. Mais, en l'occurrence, l'obésité, l'hypertension ou le diabète sont toutes des maladies qui peuvent être évitées en adoptant d'autres styles de vie. La sédentarité et le surpoids sont les deux grands dangers de notre société et il remarque que, lorsque les symptômes se

déclarent, il est trop tard. Il ajoute qu'il est évidemment très difficile de s'astreindre à des activités physiques journalières dans le but de diminuer les dangers que ces maladies constituent. Il rappelle par ailleurs que l'augmentation des primes d'assurance est une thématique qui revient annuellement et il observe que 80% des coûts de la santé sont liés aux maladies évoquées précédemment. Il convient donc d'agir en amont.

Il évoque alors des statistiques et mentionne que, en 2012, 41% de la population suisse était en surpoids, dont une partie obèse. Les deux tiers des hommes de 35 ans sont concernés. En juillet 2017, une étude concernant quelque 120 pays a été publiée et il en ressort que la prévalence de l'obésité a doublé depuis 1980. C'est le 10% de la population mondiale qui est obèse. Il précise encore que le surpoids augmente considérablement les risques cardio-vasculaires et que cette étude préconise une action mondiale pour inverser la tendance.

Quant à la sédentarité, le fait de ne pas bouger plusieurs heures par jour (10 heures devant un ordinateur augmentent de 40% les risques) est particulièrement néfaste. Mais une activité physique régulière, 30 minutes de sport par jour, diminue largement ces risques et utiliser le vélo peut relever des recommandations. Il observe que l'OMS préconise une activité physique quotidienne.

Il évoque ensuite une étude danoise, qui a ciblé 30 000 hommes et femmes sur 15 ans et qui démontre que plus l'activité physique est importante plus le risque diminue. Il ajoute que cette étude indique que l'usage du vélo pour se rendre au travail diminuerait de 40% la mortalité.

M. Saudan évoque ensuite les statistiques du bureau de prévention helvétique et il remarque que depuis 1990 la mortalité, les blessés et les blessés sérieux ont diminué dans la population cycliste. Il ajoute que les blessés graves chez ces derniers ont augmenté mais plafonnent depuis plusieurs années.

Quant à la pollution, il mentionne que les études indiquent toutes que le bénéfice que procure le vélo est supérieur aux inconvénients de la pollution ou des risques d'accident. Cela étant, il rappelle que la pollution actuelle est moindre qu'au début du XX<sup>e</sup> siècle, lorsque l'on utilisait du charbon. Il observe que, lorsque l'on est en bonne santé, la pollution est un inconvénient mineur.

Il déclare encore que la pratique du vélo augmente avec le développement d'infrastructures dédiées aux vélos. Ainsi, des véloroutes, exclusivement réservées aux cyclistes, ont été construites à Copenhague, et abritent maintenant plus de cyclistes que d'automobilistes depuis 2016.

Il évoque un autre article concernant New York, dont les conclusions à tirer sont évidentes : ce sont des aménagements cyclables qui sont nécessaires. Il explique encore avoir rédigé cette pétition avec le médecin épidémiologiste Idris Guessous, en octobre dernier, au cours des vacances scolaires, et il précise que 429 médecins ont soutenu ce texte (*voir annexe 2*). La communauté médicale genevoise est donc largement unanime sur cette question.

Il rappelle l'acceptation de l'initiative sur la mobilité douce et remarque que, si le plan de mobilité douce est maintenant réalisé, des retards ont été pris sur les aménagements. Il précise toutefois que des efforts ont été faits et que cette pétition, qui a été envoyée à toutes les communes en plus du parlement, vise à sensibiliser les politiques. Il pense que tout le monde devrait être conscient de cette problématique de santé publique. Il répète que les personnes « paient l'addition » à 70 ans et il estime qu'il est possible d'éviter bien des difficultés à cet âge en revoyant les mesures urbanistiques.

Un député PLR déclare être convaincu par ces arguments, mais il se demande si les personnes qui sont également convaincues et qui ne pratiquent pas le vélo sont retenues par les manques existant en termes d'aménagement cyclable. Il ne comprend pas très bien en l'occurrence le titre de la pétition et la demande qui est faite. Il se demande en outre s'il est possible de mieux faire à Genève, compte tenu de la place à disposition en ville.

M. Saudan répond qu'il y a une relation directe entre le titre et cette demande. Les mères de famille ont toutes peur que leur enfant ait un accident sur la route. Il mentionne que des aménagements cyclables, comme il en existe en Allemagne ou au Danemark, permettraient de pallier ces angoisses. En fin de compte, c'est une question politique qui implique des décisions à prendre en faveur de la mobilité douce et non de la mobilité motorisée. Il répète que c'est une question de santé publique.

Une députée socialiste déclare être convaincue par cette question. Elle pense, cela étant, qu'il y a également des mentalités qui devraient changer. Elle évoque alors l'audition de l'ATE, lors d'une précédente séance, et la résistance qu'elle a observée de la part de certains partis, notamment du PLR, à l'égard des représentants de cette association.

M. Saudan acquiesce en observant que 50% des déplacements motorisés à Genève portent sur 4 à 5 kilomètres, soit des trajets pouvant être faits à vélo. Il ne croit pourtant pas que le changement de mentalité se fasse du jour au lendemain et il pense que l'Etat doit offrir des infrastructures pouvant encourager les gens à utiliser un vélo.

Le même député PLR déclare que ce principe heurte un autre principe, celui de la liberté de choisir son moyen de déplacement. Il mentionne que les mentalités ont en l'occurrence évolué au cours des vingt dernières années. Il remarque que ces principes qui sont opposés devront faire l'objet d'un débat politique.

Une autre députée socialiste déclare que la pétition n'aborde pas la question de la prévention et elle demande si cet aspect est déjà bien assumé.

M. Saudan répond que la prévention est le parent pauvre de la santé. Il explique que la prévention fonctionne bien en fonction du degré d'éducation des gens et devrait être en l'occurrence beaucoup plus ciblée sur les quartiers à risques. Un apartheid médical est en train de se développer, les populations des beaux quartiers étant de plus en plus en bonne santé alors que la tendance est inverse dans les quartiers défavorisés.

Il déclare encore que la liberté est un principe sacro-saint et il ne croit pas à une démarche coercitive. Cela étant, il rappelle que le vote de 2016 était un bon compromis, mais il pense qu'il devrait être possible de différencier des zones. La problématique est en fin de compte très similaire à celle de la vaccination, qui implique une responsabilité personnelle mais également une responsabilité sociale collective. Il pense dès lors qu'une certaine limitation du transport motorisé pourrait être prise dans l'hypercentre.

Un député socialiste pense que la sécurité joue un rôle énorme. Il évoque une route à proximité de chez lui et il déclare que les parents sont moins angoissés depuis qu'une piste cyclable y a été installée. Il demande ensuite si la pétition a une incidence sur les vélos électriques.

M. Saudan répond que 80% des vélos qui sont vendus de nos jours sont des vélos électriques. Il ajoute que PRO VELO voit ce phénomène avec satisfaction puisque les vélos électriques permettent de prolonger l'activité des cyclistes passé un certain âge. Il pense, par ailleurs, que les problèmes liés à ces vélos électriques se réguleront à terme.

Un député MCG déclare avoir l'impression que M. Saudan a entamé sa campagne électorale. Il observe par ailleurs qu'il a repris un thème qui est très cher aux Verts. Il se demande ensuite ce que cette pétition apportera de plus que l'IN 144. Il se demande pourquoi ne pas faire la promotion de la marche qui semble aussi judicieuse que le vélo, si 30 minutes de marche peuvent suffire pour remplacer le vélo.

M. Saudan répond ne pas développer plus d'activités qu'au préalable. Il ajoute avoir effectivement déposé cette pétition maintenant, puisque cette période préélectorale est propice aux débats. Il répète que, si cette pétition

permet de prendre conscience des éléments de santé publique lors des décisions d'aménagement, le but sera atteint.

Il explique ensuite que le vélo implique un effort plus important que la marche. Il observe, cela étant, qu'il évoque le vélo pour se rendre au travail. Il rappelle en outre que le vélo est un moyen très rapide de se déplacer.

Un autre député PLR demande ce qu'il faut penser de ces fausses pistes cyclables qui sont marquées dans des rues où deux voitures ne peuvent pas se croiser.

M. Saudan entend la problématique et évoque la route de Drize en déclarant ne pas avoir compris pourquoi les deux pistes cyclables n'avaient pas été tracées du même côté de la chaussée. Il estime en outre qu'il faut en effet éviter des pistes cyclables alibis lorsqu'il y a des voies parallèles permettant aux cyclistes de se déplacer de manière plus sécurisée.

Un troisième député PLR remarque que la marche n'implique pas d'infrastructures particulières. Il pense également que les risques ne concourent pas au développement du vélo.

## **2. Audition de M<sup>me</sup> Fabienne Peracino, cheffe de projet et déléguée de la mobilité douce à la direction de la planification, accompagnée de M. David Favre, directeur général, DGT (DETA)**

M. Favre estime que le département répond aux attentes de la pétition déposée par les médecins. La présentation prévue par M<sup>me</sup> Peracino (*voir annexe 3*) doit démontrer que le canton se soucie de la mobilité douce, notamment au sein du département mais également dans les rangs du Grand Conseil.

M<sup>me</sup> Peracino observe alors que les pétitionnaires sont dans le juste lorsqu'ils disent que les aménagements cyclables sont un instrument pour lutter contre la sédentarisation. Mais elle remarque qu'il existe aussi d'autres stratégies comme la prévention, la communication ou les vélos en libre-service. Elle évoque ensuite la loi H 1 80 et signale qu'une grande partie du réseau primaire et secondaire relève des communes. Le réseau cyclable d'intérêt cantonal est équipé à hauteur de 71%, soit 843 kilomètres. Elle précise également que 53% du réseau routier cantonal est équipé et que les réseaux primaires et secondaires ont des aménagements cyclables à hauteur de 53%. Elle précise qu'il est question des bandes et des pistes cyclables ainsi que des zones 30. Il reste donc à équiper 135 kilomètres du réseau cyclable d'intérêt cantonal sur les routes cantonales, et 190 kilomètres sur les routes communales.

Elle estime qu'au regard du plan d'action de la mobilité douce, l'objectif qui avait été défini a été atteint.

Quant à la question des points noirs du réseau routier, elle déclare que leur résolution ne permettra pas d'accroître le nombre de kilomètres mais bien de résoudre des problèmes spécifiques et de faciliter les trajets. Elle mentionne alors que, si la part modale absolue stagne au cours des dix dernières années (5%), la part modale vélo a, quant à elle, augmenté, notamment en ce qui concerne les déplacements pendulaires professionnels (de 5% à 9,5%), ce qui implique une corrélation entre les aménagements et l'utilisation des cycles.

Elle mentionne encore que la loi soutenant la mobilité douce est un cadre important qui permet d'encourager le transfert modal et la pratique du vélo. Elle signale que 37 millions de francs ont été concédés par le Grand Conseil pour améliorer ces prochaines années ces équipements. Elle rappelle par ailleurs que les crédits des plans d'aménagement 1 et 2, soit 20 projets, concernent également plus de 30 kilomètres de réseau cyclable. Le prochain plan d'action de la mobilité douce sera bientôt élaboré sur la base du constat réalisé à l'égard du premier plan. Un travail de priorisation a été effectué et les prochains tronçons peuvent ainsi être déterminés, en se basant notamment sur la cohérence des itinéraires et des aspects d'accidentologie.

M. Favre évoque la zone 30 réalisée dans le quartier des Délices, et le fait que le quartier de la Jonction est en train de devenir une grande zone 30, devant être terminée cette année. Au final, ce sont 14 zones 30 qui ont été créées, dont deux en cours de finition, et celle de Satigny qui sera achevée l'année prochaine. Il observe également que des actions d'amélioration ponctuelles sont mises en place et listées dans un catalogue depuis quatre ans. Le cumul de ces actions démontre que 91 ont concerné les vélos et 82 les piétons, 58 les deux-roues motorisés. Il observe en l'occurrence que ce sont les mesures pour les vélos qui sont les plus nombreuses.

Un député PLR remarque alors que la pétition fait l'éloge de la mobilité à vélo pour la santé. Et il pense que ces arguments contre la sédentarité sont très pertinents. Il se demande cependant si une personne convaincue par ces raisons renoncerait tout de même à faire du vélo en raison d'aménagements insuffisants.

M. Favre répond que Genève a le deuxième meilleur taux de Suisse en ce qui concerne la part modale portant sur les vélos et les piétons. Il ajoute que le département partage les opinions des pétitionnaires et il mentionne que, plus le réseau sera complet, plus il sera sympathique de se déplacer à vélo. Mais il rappelle que cela dépend de moyens financiers et des voiries. Il

convient également d'accentuer la prévention qui permet de diminuer les comportements peu civils. Il ajoute qu'il est plus urgent d'agir sur certains secteurs plutôt que d'étendre le réseau.

M<sup>me</sup> Peracino mentionne qu'il faut prendre en compte des aspects de distance, de topographie, de météo, et même d'aptitude personnelle. Elle ajoute que ce ne sont pas les cyclistes qui paient le tribut le plus lourd à Genève en termes d'accidents. Elle répète qu'il y a différents aspects à prendre en compte alors que les pétitionnaires n'ont pris qu'une seule dimension. Elle signale ensuite que la carte vélo en papier a été abandonnée au profit d'une application smartphone, une mesure s'inscrivant dans les tendances actuelles qui soutient l'effort de promotion du vélo. Elle remarque également que les nouveaux cyclistes ont tendance à conserver les mêmes trajets qu'ils faisaient en voiture et elle remarque qu'il y a donc un travail d'optimisation à mener à cet égard.

Un député PLR se demande si le DETA participe à l'aménagement de la passerelle du Mont-Blanc.

M<sup>me</sup> Peracino répond que le canton participe effectivement avec la Ville de Genève et la CGN à ce projet. Elle rappelle qu'il s'agit d'une passerelle piétonne qui permettra de laisser de la place aux vélos sur le pont. M. Favre rappelle que des tests sont monitorés sur le pont du Mont-Blanc et il mentionne que l'idée est de pérenniser la situation avant la création du projet de passerelle, au vu des résultats de ce test. Il ajoute que ce projet a été officiellement relancé et il remarque qu'il est temps, puisque de l'argent de la Confédération a été octroyé à ce dossier qui, en l'occurrence, avance bien.

Le député PLR poursuit en demandant si les différences entre les pistes et les bandes cyclables sont également monitorées, et comment est gérée la largeur des trottoirs.

M. Favre répond qu'une étude sur le sentiment de sécurité démontre que l'attention des cyclistes est meilleure sur une bande cyclable que sur une piste cyclable. M<sup>me</sup> Peracino précise que le coût des pistes cyclables est en outre bien plus important que celui des bandes cyclables. Elle ajoute que les largeurs de trottoirs sont, quant à elles, déterminées en fonction des flux piétons.

Le député PLR remarque qu'il n'y a donc pas de statistiques différenciées entre les bandes et les pistes cyclables.

Une députée socialiste demande si l'achat de vélos électriques correspond à un montant intégré dans les budgets.

M<sup>me</sup> Peracino répond par la négative puisque cette question relève du DALE. M. Favre ajoute que le DETA a réfléchi à cette question avec le

DALE et il mentionne qu'il est apparu qu'investir de l'argent dans la prévention paraissait plus pertinent que dans des vélos électriques. M<sup>me</sup> Peracino remarque que certaines personnes qui n'ont jamais fait de vélo se retrouvent ainsi avec des vélos électriques et il estime qu'il est nécessaire de faire de la prévention à leur égard.

La députée socialiste se déclare étonnée de constater que la piste cyclable sur la route de Suisse a été supprimée pour privilégier un espace commun avec les piétons. Elle ajoute ne pas comprendre pourquoi ce choix n'a pas été opéré pour l'autre rive. Elle signale ensuite que les Rues Basses sont un gros problème puisque la situation est dangereuse pour tout le monde.

M. Favre répond que cette question de la route de Suisse relève du projet de double piste cyclable que le canton va réaliser sur la rive gauche. M<sup>me</sup> Peracino confirme que les cycles ne sont pas autorisés entre la Fusterie et Longemalle. Elle ajoute qu'il n'y a pas de solution idéale pour le moment. M. Favre remarque qu'à Montbrillant, par contre, les vélos sont momentanément tolérés en raison des travaux en cours.

Un député socialiste demande ce que signifie le terme « sécurisé » après les mots « pistes cyclables » dans la pétition, et s'il est question de pistes séparées de la chaussée.

M<sup>me</sup> Peracino répond que les tronçons routiers aménagés, avec des bandes ou des pistes, sont réputés sécurisés. Elle ajoute que l'on peut estimer qu'un cycliste est plus sécurisé dans une zone 30 par exemple.

Le député socialiste remarque que Bâle propose plus de pistes cyclables séparées de la chaussée qu'à Genève, et il mentionne que, si tout est confondu, il est possible de penser que Genève est l'un des meilleurs élèves du pays. Il demande en outre si le département envisage d'interdire les vélos roulant à 45 km/h sur les pistes cyclables.

M. Favre répond que les voiries à Bâle ne sont pas forcément plus larges qu'à Genève. M<sup>me</sup> Peracino répond que ces vélos pouvant rouler à 45 km/h ont justement l'obligation d'utiliser les aménagements cyclables. Elle ajoute que cette question a été étudiée au niveau fédéral et elle mentionne qu'il n'est pas envisagé pour le moment de les interdire. Elle précise qu'il n'y a que très peu de problèmes répertoriés avec ces vélos.

Le président remarque que la part modale est en stagnation et il demande quelle est la raison de cette situation au vu des efforts consentis par le canton, notamment après l'acceptation de l'initiative.

M<sup>me</sup> Peracino répond que la part modale pour les déplacements professionnels est en très nette augmentation. Elle ajoute que la part modale de la marche est également en augmentation.



Le président évoque les statistiques fédérales et il remarque que Genève est à 4% sur la mobilité douce de manière générale.

M. Favre répond que Genève est à 14%. Il rappelle que la part modale piétonne a très largement augmenté au cours de ces dernières années. Il signale par ailleurs que la part modale des transports collectifs stagne également, mais il mentionne que le nombre de passagers transportés par les TPG n'a jamais été aussi important. M<sup>me</sup> Peracino rappelle en outre que les autres types d'aménagements sont également en augmentation.

Le président évoque la subvention vélo et il demande quelle est la garantie que la personne se déplacera bien en vélo lorsqu'elle reçoit une subvention de ce type.

M<sup>me</sup> Peracino répond qu'il n'y a pas de garantie, mais elle observe que les études démontrent que le nombre de vélos haut de gamme est en croissance. Elle ajoute que le nombre de vélos électriques croît également.

Le président demande si le bilan sur la mobilité douce aura la forme d'un rapport. Il aimerait encore savoir si le département a des chiffres actualisés à fin 2017, et s'il est possible d'avoir un bilan financier s'étalant du 15 mai 2011 au 31 décembre 2017 portant sur les investissements cyclables.

M<sup>me</sup> Peracino acquiesce en remarquant que de nombreux aménagements sont toutefois réalisés dans des projets plus amples. Elle ajoute qu'il est possible d'avancer des chiffres en termes de mètres linéaires. M. Favre ajoute que le TCMC (Tram Cornavin-Meyrin-CERN) et le TCOB (Tram Cornavin-Onex-Bernex) ont ainsi permis de faire de grands progrès en termes cyclables lors de la dernière législature.

Un député PLR remarque que les pistes cyclables à contresens font couler beaucoup d'encre et il demande ce qu'il en est des accidents.

M<sup>me</sup> Peracino répond que ces pistes fonctionnent bien et elle remarque qu'il y a très peu d'accidents.

Un député socialiste déclare que la commission attend donc une étude sur le sentiment de sécurité et des précisions portant sur les bandes et les pistes cyclables (*voir annexe 4, les compléments de la DGT*).

### **3. Audition de M. Patrick Pulh, major, chef de la police routière**

M. Pulh estime qu'il convient de différencier les vélos entre ceux allant jusqu'à 25 km/h et les vélos électriques. Il ajoute que la police constate qu'il y a de plus en plus de pratiquants et que le nombre d'accidents se stabilise. Il signale que des actions de prévention et de répression ont été menées et annoncées en amont avec des agents en gilet jaune sur des lieux ciblés. Il

mentionne qu'il est encore possible d'améliorer la gestion des cycles sur le canton, ce que la gendarmerie fait de concert avec la DGT. Mais il déclare que les dimensions des routes représentent une contrainte évidente. Il observe que certains carrefours sont encore des points noirs importants. Il précise, cela étant, que le problème des vélos relève avant tout de la pratique des utilisateurs qui adoptent parfois une position politique en défiant l'autorité.

Il déclare ensuite que 248 accidents ont été enregistrés en 2015, et 216 en 2016. Il observe que, en 2017, ce sont trois accidents mortels qui se sont produits avec des cyclistes. Il mentionne encore que des cours de prévention sont donnés aux enfants bien que le problème doive être pris dans son ensemble.

Une députée socialiste relève avec intérêt le fait que la police intervient sur des lieux plutôt que sur des personnes. Elle ajoute constater que les comportements fautifs émanent de toutes les catégories d'utilisateurs. Elle évoque ensuite la rue de la Corraterie qui est un axe utilisé uniquement par des trams. Or, elle remarque que tous les jours des cyclistes empruntent cette rue sans qu'il y ait de contrôle de police. Elle précise que les vélos y génèrent de nombreux problèmes et elle s'étonne que la police n'intervienne pas.

M. Pulh répond que la police cible de préférence des lieux accidentogènes afin de diminuer les accidents. Il ajoute ne pas douter des problèmes à la Corraterie et rappelle que la gendarmerie travaille avec la police municipale.

La députée socialiste remarque que rien n'est donc fait dans cette rue et elle estime que c'est regrettable.

M. Pulh répond ne pas avoir priorisé d'actions dans la Corraterie.

Un député socialiste demande ce qu'est un aménagement cyclable sécurisé et s'il s'agit de pistes cyclables séparées de la route ou de simples bandes peintes sur la chaussée. Il se demande par ailleurs si la police a des statistiques d'accidents sur des pistes cyclables séparées permettant de mesurer une différence avec les autres aménagements.

M. Pulh répond ne pas avoir cette statistique. Il ajoute qu'un aménagement sécurisé est clairement une piste séparée de la chaussée. Il rappelle en effet que tout le monde, illicitement, utilise les bandes cyclables. Il signale en outre que les bornes posées sur le pont du Mont-Blanc, en guise d'aménagement test, font leur effet puisqu'il n'y a pas eu d'accidents. Il s'agit d'un aménagement clairement sécurisé. Il évoque encore les zones mixtes vélos-piétons, mais il remarque qu'un revêtement distinct serait nécessaire afin de séparer les utilisateurs les uns des autres, et en faire ainsi des zones sécurisées.

Le député socialiste remarque ensuite qu'il y a eu une diminution du nombre d'accidents entre 2015 et 2016. Il demande si l'arrivée des vélos électriques entraîne une aggravation des blessures.

M. Pulh répond qu'il n'y a pas de différence notable entre 2015 et 2016, mais que le facteur vitesse est évidemment aggravant. Il remarque toutefois qu'il n'y a pas de vélo électrique impliqué dans les trois accidents mortels de 2017.

Un député MCG évoque la M 2285 qui a été acceptée et il demande si la police a reçu une directive dans ce sens.

M. Pulh répond que la police mène des campagnes de prévention toute l'année. Il répète annoncer les actions sur la voie publique afin d'en faire de la prévention. Il observe que travailler sur les voitures et les camions revient également à faire de la prévention pour les vélos.

Le député MCG rappelle qu'il était question d'une campagne de prévention visant à mettre en lumière la faiblesse des deux-roues. Il remarque ensuite qu'il était apparu que le cumul des accidents de deux-roues et de deux-roues motorisés revenait à un accident tous les deux jours, un résultat médiocre par rapport aux autres cantons. Il se demande si Genève est toujours aussi mauvais élève par rapport au reste de la Suisse.

Le député MCG poursuit en demandant si les accidents sont inhérents à un manque d'attention des automobilistes. Il aimerait savoir aussi s'il y a toujours des patrouilles à vélo.

M. Pulh répond que c'est toujours difficile à discerner puisque, si le cycliste est fautif, c'est toujours lui la victime au final. Il confirme que les patrouilles à vélo existent.

Une députée socialiste demande si la police est consultée par le DETA en vertu de son expérience de terrain. Elle se demande ensuite si les remarques de la police sont remontées au DETA qui pourrait la consulter.

M. Pulh répond qu'il y a des réunions très régulières avec le DETA et il observe que la police a évidemment un regard sur l'aspect sécuritaire des lieux. Il ajoute essayer de préavisier les projets importants comme celui du pont du Mont-Blanc, ce qui nécessite des ressources importantes. Il indique ensuite qu'il fait remonter les problèmes au département mais également aux associations à qui il demande leur opinion sur les problèmes quotidiens.

Un autre député MCG remarque que cette pétition tend à augmenter le nombre de cyclistes. Il se demande si le trafic peut encore absorber plus de cyclistes.

M. Pulh répond que la personne qui est sur son vélo n'est pas dans sa voiture. Il ajoute ne pas avoir de problème avec cet aspect. Il ajoute que le problème relève du comportement de certains cyclistes.

Le député MCG observe que la voiture est faite pour des déplacements à la périphérie. Il remarque que le transfert modal semble dès lors se faire surtout entre les transports publics et les vélos. Il se demande ensuite si l'anonymat des vélos aggrave les comportements.

M. Pulh acquiesce en mentionnant que ce serait un réel avantage d'avoir des vélos identifiables.

Le député MCG se demande finalement si les giratoires ne sont pas une source d'accidents, et s'il ne faudrait pas apporter une information plus active pour les cyclistes et les automobilistes.

M. Pulh répond que les cyclistes sont souvent des automobilistes qui connaissent la LCR. Il ajoute avoir moins de souci pour le cycliste qui a du mal à se positionner dans un rond-point que pour celui qui brûle un feu rouge. Il remarque encore qu'il y a peu d'accidents au niveau des carrefours.

Un député EAG émet l'hypothèse que les accidents de vélos sur des voies sécurisées sont pratiquement inexistantes et il demande si M. Pulh peut le confirmer, s'il est possible d'avoir des chiffres à l'égard des accidents impliquant des vélos, électriques ou pas. Il pense par ailleurs que le manque de marquage sur le sol entraîne une grande confusion, notamment pour les piétons. Il note que, si beaucoup de cyclistes ont un permis de conduire et connaissent les règles de circulation, une forme de réciprocité fait défaut. Il signale par exemple que des automobilistes rattrapent et coincent des vélos, car ces derniers les ont dépassés par la droite, un comportement qui démontre que l'incivilité n'est pas spécifique aux cyclistes. Il constate ensuite que M. Pulh fait preuve d'une certaine fatalité en remarquant qu'il est normal que les bandes cyclables soient encombrées par d'autres véhicules. Il mentionne dès lors que de nombreuses personnes pensent qu'il est normal d'occuper ces espaces puisque ce comportement n'entraîne aucune réaction, et il demande pourquoi il n'y a jamais d'action visible à ce niveau.

M. Pulh répond que des actions sont menées. Il évoque par exemple l'action menée par la gendarmerie le long de la route de Suisse. Il signale ensuite que les vélos sont une thématique très émotionnelle. Il y a autant d'automobilistes agressifs que de piétons et il répète que des aménagements distinctifs devraient être envisagés pour améliorer la situation. Il mentionne qu'il est nécessaire de rendre la civilité aux uns et aux autres.

Le député EAG remarque encore que, si les cyclistes passent sur les trottoirs, par exemple à la rue du Contrat-Social, c'est parce que les bandes

cyclables sont tout le temps occupées. Il rappelle ensuite que dans certaines villes les cyclistes ont la possibilité de tourner à droite quand le feu est rouge et il demande si M. Pulh voit favorablement cette disposition.

M. Pulh répond que cette option est en discussion, qu'il y est ouvert. Il ajoute que cette alternative devrait être possible à certains endroits.

Un député PLR demande qui a la responsabilité de l'information portant sur les infrastructures à disposition. Il signale en l'occurrence que personne n'utilise la piste cyclable de la route d'Aïre. Il précise qu'il y a peu de cyclistes sur cette route, mais il pense également que peu d'entre eux la connaissent.

M. Pulh répond que cette responsabilité relève du DETA. Il ajoute que les réseaux communaux relèvent, quant à eux, des communes. Il indique encore que les associations n'informent que leurs membres.

Un député UDC demande quel est le dispositif pour interpellier un vélo. Il aimerait savoir s'il serait possible de réintroduire les plaques afin d'identifier les cyclistes. Il s'interroge encore si des contrôles techniques ne devraient pas être réalisés sur les vélos et s'il serait possible d'élargir les compétences des contrôleurs du stationnement pour les problèmes de double file.

M. Pulh répond que c'est un service privé. Il ajoute que le domaine public doit rester de la compétence de l'Etat. Il explique ensuite qu'un contrôle pour un vélo implique trois à quatre policiers. Quant aux contrôles techniques sur les vélos, il remarque qu'ils ne se font que lors des accidents. Il précise que ce sont souvent les phares qui sont contrôlés.

Un député PLR estime qu'il y a de nombreux petits accidents qui ne sont pas répertoriés par la police et il se demande si M. Pulh a une idée de leur volume.

M. Pulh répond par la négative.

Une députée socialiste demande s'il y a des accidents avec des scooters qui empruntent des pistes cyclables. Elle s'interroge aussi sur l'existence des cours d'éducation routière à l'école.

M. Pulh acquiesce aux deux questions. Il fera la recherche pour proposer des chiffres sur les accidents à la commission (*voir annexe 5*). Il mentionne aussi que 1700 cours ont été dispensés durant l'année scolaire 2016-2017, et que toutes les classes de l'école primaire en bénéficient.

Un autre député UDC demande si les trottinettes et les engins à une roue sont assimilés aux vélos.

M. Pulh répond que ces engins ne sont ni autorisés ni interdits car l'OFROU ne sait pas comment les classer.

Un député MCG demande s'il y a des contrôles d'alcoolémie pour les cyclistes et quelles sont les sanctions.

M. Pulh répond par l'affirmative et signale que les règles sont les mêmes que pour les automobilistes. Il précise que le permis peut être retiré ainsi que le vélo, si la personne n'a pas de permis ; la sanction pécuniaire est cependant moins onéreuse.

\* \* \*

#### **4. Vote de la pétition**

Au terme des auditions prévues, la commission est prête pour se prononcer, sans passer par les déclarations des groupes. Un député EAG propose le renvoi au Conseil d'Etat.

**Le président passe donc au vote du renvoi de la P 2020 au Conseil d'Etat :**

**En faveur : 10 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 2 PLR, 2 UDC)**

**Contre : –**

**Abstentions : 5 (2 PLR, 3 MCG)**

**Le renvoi est au Conseil d'Etat est accepté sans opposition.**

## **Pétition (2020-A)**

### **Les médecins genevois en faveur de la pratique quotidienne du vélo**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Considérant que :

- Se déplacer quotidiennement à vélo diminue la mortalité de 40% sur quinze ans (Anderson et al. Arch Int Med 2000 ; 160 : 1621-1628).
- Cet avantage persiste également malgré l'exposition des cyclistes à la pollution et aux dangers de la circulation en ville (Mueller et al. Preventive Medicine 2015 ; 76 : 103-114).
- La sédentarisation augmente et le surpoids concerne 41% de la population genevoise (Enquête suisse sur la santé 2012 Office fédéral de la statistique 15.12.2016).
- La pratique du vélo augmente avec les infrastructures urbaines la favorisant (Sadik-Kahan et al. JAMA int med 2017 ; 177 : 613-614).

Vu l'impact sur la santé publique de la pratique du vélo, nous soussignés, médecins à Genève, demandons à nos autorités exécutives et législatives, cantonales et communales, d'inscrire en priorité dans leur agenda le développement d'aménagements cyclables sécurisés en accord avec le résultat de la votation sur l'initiative 144 « Pour une mobilité douce (Initiative des villes) » du 15 mai 2011.

*N.B. 2 signatures*  
P<sup>r</sup> Pietro Majno-Hurst  
p.a. D<sup>r</sup> Patrick Saudan  
Route d'Annecy 54  
1256 Troinex

## Pourquoi des aménagements cyclables sécurisés ?

-Les dangers qui nous guettent au niveau santé publique:

### **Sédentarité et Surpoids**

-Augmenter l'activité physique par la mobilité douce (vélos et marche) :objectif de santé publique majeur

Pratique du vélo augmente avec les infrastructures urbaines la favorisant

Pr Patrick Saudan, médecin responsable Unité de Dialyse  
Service de Néphrologie, Département des Spécialités Médicales, HUG



## Pourquoi des aménagements cyclables sécurisés ?

-Les dangers qui nous guettent au niveau santé publique:

### **Sédentarité et Surpoids**

-Augmenter l'activité physique par la mobilité douce (vélos et marche) :objectif de santé publique majeur

Pratique du vélo augmente avec les infrastructures urbaines la favorisant





## Obésité et sédentarité

le surpoids concerne 41 % de la population genevoise  
(Enquête suisse sur la santé 2012 Office fédéral de la statistique  
15.12.2016)

ESTABLISHED IN 1812

JULY 6, 2017

VOL. 377 NO. 1

### Health Effects of Overweight and Obesity in 195 Countries over 25 Years

The GBD 2015 Obesity Collaborators\*

*New Engl J Med 2017*



UNIVERSITÉ  
DE GENÈVE  
FACULTÉ DE MÉDECINE

HUG  
Hôpitaux  
Universitaires  
Genève

ESTABLISHED IN 1812

JULY 6, 2017

VOL. 377 NO. 1

### Health Effects of Overweight and Obesity in 195 Countries over 25 Years

The GBD 2015 Obesity Collaborators\*

#### RESULTS

In 2015, a total of 107.7 million children and 603.7 million adults were obese. Since 1980, the prevalence of obesity has doubled in more than 70 countries and has continuously increased in most other countries. Although the prevalence of obesity among children has been lower than that among adults, the rate of increase in childhood obesity in many countries has been greater than the rate of increase in adult obesity. High BMI accounted for 4.0 million deaths globally, nearly 40% of which occurred in persons who were not obese. More than two thirds of deaths related to high BMI were due to cardiovascular disease. The disease burden related to high BMI has increased since 1990; however, the rate of this increase has been attenuated owing to decreases in underlying rates of death from cardiovascular disease.

#### CONCLUSIONS

The rapid increase in the prevalence and disease burden of elevated BMI highlights the need for continued focus on surveillance of BMI and identification, implementation, and evaluation of evidence-based interventions to address this problem. (Funded by the Bill and Melinda Gates Foundation.)

*New Engl J Med 2017*



UNIVERSITÉ  
DE GENÈVE  
FACULTÉ DE MÉDECINE

HUG  
Hôpitaux  
Universitaires  
Genève

## Obésité et sédentarité

## 10 DOSSIER SANTÉ

## La sédentarité, un « serial killer » qui cache bien son jeu

Rester assis plusieurs heures par jour tue !  
Comment faire pour l'éviter...

NATHALIE STAPRO-MANOUKIAN

**Le fait** Selon l'Observatoire national de l'activité physique et de la sédentarité (Onaps), le seul fait d'être assis plus de trois heures par jour est déjà responsable de 3,8 % des décès, toutes causes confondues et quel que soit le niveau d'activité physique en parallèle. Le problème est que ce seul des trois heures assis est largement dépassé et se compte de dizaines chez les quadragénaires, le temps passé sans bouger (dans les transports, au bureau, devant leur télévision, etc.) tend à grimper à mesure que l'on avance en âge. Or, pour compenser les seuls effets délétères de la sédentarité, il faut avoir au moins 1h30 à 2 heures d'activité physique par jour.

« C'est en fait confirmé par la baisse de la capacité physique, meilleur marqueur l'espérance de vie en bonne santé, des collégiens. C'est d'autant plus dommage que l'activité physique n'est pas une perte de temps, au contraire : toutes les études retrouvent une relation positive entre niveau d'activité physique et qualité des résultats scolaires ».

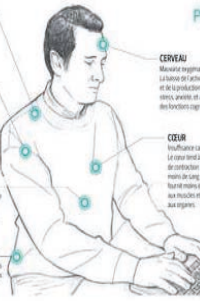
Les solutions ? « Prendre les enfants à partir en allant à pied à l'école, en sortant les poussettes, en les faisant pour aller chercher le pain, etc. S'inspirer de pays d'Europe du Nord en classe de primaire, des pauses de « glorieuses » sont officiellement prévues à intervalles réguliers pendant quelques minutes, les enfants sont invités à se lever de leur chaise et à courir, sauter, etc. Enfin, il y a urgence de glorifier le corps de mannequins olympiques au profit de celui de sportifs, pour motiver les jeunes », propose le Dr Carré. « Autre problème : celui des étudiants qui font qui s'entraînent au lycée 60 % des étudiants qui s'entraînent au sport appartiennent à une élite d'élite de l'école française de la vie ».

**VASSEAUX**  
Circulation sanguine altérée. Risques de maladies cardiovasculaires et d'athérosclérose.

**MUSCLES**  
Atrophie de la masse musculaire. Baisse de la résistance à l'effort.

**PANCRÉAS**  
Risque accru de diabète (surcharge de l'insuline produite).

**ARTICULATIONS**  
Exposition aux troubles musculo-squelettiques et à l'ostéoporose.



CERVEAU

Mauvaise organisation du cerveau et baisse de capacité cognitive et de la production des neurotransmetteurs, stress, anxiété et altération des fonctions cognitives.

CŒUR

Insuffisance cardiaque. Le cœur tend à perdre sa capacité de contraction. Augmenté de risque de maladies cardiovasculaires.

**3,8%**  
des décès  
sont dus au seul fait  
d'être assis plus de trois  
heures par jour

Principaux risques  
liés à l'inactivité  
physique

MAUVAIS  
NIVEAU  
DE MORTALITÉ  
EN FONCTION  
DU NIVEAU D'ACTIVITÉ

0  
1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46  
47  
48  
49  
50  
51  
52  
53  
54  
55  
56  
57  
58  
59  
60  
61  
62  
63  
64  
65  
66  
67  
68  
69  
70  
71  
72  
73  
74  
75  
76  
77  
78  
79  
80  
81  
82  
83  
84  
85  
86  
87  
88  
89  
90  
91  
92  
93  
94  
95  
96  
97  
98  
99  
100

0  
1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46  
47  
48  
49  
50  
51  
52  
53  
54  
55  
56  
57  
58  
59  
60  
61  
62  
63  
64  
65  
66  
67  
68  
69  
70  
71  
72  
73  
74  
75  
76  
77  
78  
79  
80  
81  
82  
83  
84  
85  
86  
87  
88  
89  
90  
91  
92  
93  
94  
95  
96  
97  
98  
99  
100

0  
1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46  
47  
48  
49  
50  
51  
52  
53  
54  
55  
56  
57  
58  
59  
60  
61  
62  
63  
64  
65  
66  
67  
68  
69  
70  
71  
72  
73  
74  
75  
76  
77  
78  
79  
80  
81  
82  
83  
84  
85  
86  
87  
88  
89  
90  
91  
92  
93  
94  
95  
96  
97  
98  
99  
100

Être sédentaire, c'est être assis au moins sept heures par jour en moyenne. Or, pour compenser les seuls effets délétères de la sédentarité, il faut avoir au moins 1h30 à 2 heures d'activité physique par jour.

Figaro Lundi 15 .01.18



UNIVERSITÉ  
DE GENÈVE  
FACULTÉ DE MÉDECINE



Hôpitaux  
Universitaires  
de Genève

## pratique du vélo et activité physique

30 mn d'activité physique quotidienne diminue de 30% mortalité, événements CV, survenue diabète Type II. *Haskell et al. Circulation 2007*

Vélo: activité pouvant être incorporée dans le loisir ou les transports

Activité sportive non « structurée »

Pratique du vélo donc fortement encouragée dans les campagnes de prévention cardio-vasculaire



Collection MUSEOCHÉ

PAUL MAZAN  
Chercheur de l'Université de Genève



UNIVERSITÉ  
DE GENÈVE  
FACULTÉ DE MÉDECINE



Hôpitaux  
Universitaires  
de Genève

## Etudes précédentes

### All-Cause Mortality Associated With Physical Activity During Leisure Time, Work, Sports, and Cycling to Work

#### Rationnel:

Peu de données sur association entre activité physique et mortalité chez les femmes et en tenant compte de l'activité physique totale

#### Objectif de l'étude:

évaluer la relation entre les niveaux d'activité physique durant le travail, le loisir, les transports (cycling to work), activité sportive et mortalité globale (outcome).

#### Dessein:

Etude prospective sur 30000 H et F de Copenhague (sélectionnés aléatoirement dans 3 études de cohorte), âge 20-93, suivis sur 14.5 ans moy, Activité physique auto-estimée (4 niveaux), mesure TA, IMC, niveau socio-économique, bilan lipidique, tabagisme

Lars Bo Andersen et al. Arch Int Med 2000



UNIVERSITÉ  
DE GENÈVE  
FACULTÉ DE MÉDECINE

HUG  
Hôpitaux  
Universitaires  
Genève

## All-Cause Mortality Associated With Physical Activity During Leisure Time, Work, Sports, and Cycling to Work

### Resultats

Sédentaires 1

Activité physique modérée 2: HR 0.68 (95% CI 0.64-0.71)

Activité physique modérée-intense 3: HR 0.61 (95% CI 0.57-0.66),

Activité physique intense 4: HR 0.53 (95% CI 0.41-0.68)

Dans groupes 2-3-4, pratique du sport diminue de 50 % le risque de mortalité par rapport aux non pratiquants (données disponibles sur 14727 participants)

Usage du vélo pour aller au travail (données sur 883 F et 6171 H; inversement relié au niveau socio-éducatif et moy 3h déplacement en vélo/semaine) diminue de 40% le risque de mortalité après ajustement multivarié incluant également activité physique durant le loisir.

**Conclusions** Forte association entre activité physique et baisse mortalité globale (Pas de différence entre sexe et groupes d'âge)

Bénéfice supplémentaire avec pratique du sport et usage du vélo pour aller au travail

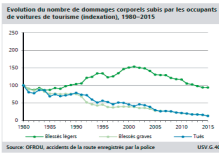
Lars Bo Andersen et al. Arch Int Med 2000



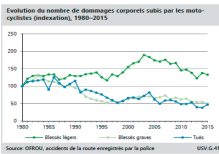
UNIVERSITÉ  
DE GENÈVE  
FACULTÉ DE MÉDECINE

HUG  
Hôpitaux  
Universitaires  
Genève

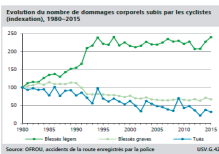
## Quid de l'effet négatif de la pollution et du risque augmenté d'accidents de la circulation ?



Voiture de tourisme



motos



cycles

Statistique des accidents non professionnels. BPA 2016

## Quid de l'effet négatif de la pollution et du risque augmenté d'accidents de la circulation ?

### Do the Health Benefits of Cycling Outweigh the Risks?

Jeroen Johan de Hartog,<sup>1</sup> Hanna Boogaard,<sup>1</sup> Hans Nijland,<sup>2</sup> and Gerard Hoek<sup>1</sup>

<sup>1</sup>University of Utrecht, Institute for Risk Assessment Sciences, Utrecht, the Netherlands; <sup>2</sup>Netherlands Environmental Assessment Agency, Bilthoven, the Netherlands

Environmental Health Perspectives • VOLUME 118 | NUMBER 8 | August 2010

**CONCLUSIONS:** On average, the estimated health benefits of cycling were substantially larger than the risks relative to car driving for individuals shifting their mode of transport.



### Health impact assessment of active transportation: A systematic review

Natalie Mueller<sup>a,b,c,\*</sup>, David Rojas-Rueda<sup>a,b,c</sup>, Tom Cole-Hunter<sup>a,b,c</sup>, Audrey de Nazelle<sup>d</sup>, Evi Dons<sup>e</sup>, Regine Gerike<sup>g</sup>, Thomas Götschi<sup>h</sup>, Luc Int Panis<sup>e,i</sup>, Sonja Kahlmeier<sup>h</sup>, Mark Nieuwenhuijsen<sup>a,b,c</sup>

Preventive Medicine 76 (2015) 103–114

**Conclusion:** Despite different HIA methodologies being applied with distinctive assumptions on key parameters, AT can provide substantial net health benefits, irrespective of geographical context.



### Can air pollution negate the health benefits of cycling and walking?

Marko Tainio<sup>a,\*</sup>, Audrey J. de Nazelle<sup>b</sup>, Thomas Götschi<sup>c</sup>, Sonja Kahlmeier<sup>c</sup>, David Rojas-Rueda<sup>d,e</sup>, Mark I. Nieuwenhuijsen<sup>d,e,f</sup>, Thiago Hérick de Sá<sup>g</sup>, Paul Kelly<sup>h</sup>, James Woodcock<sup>a</sup>

Preventive Medicine 87 (2016) 233–236

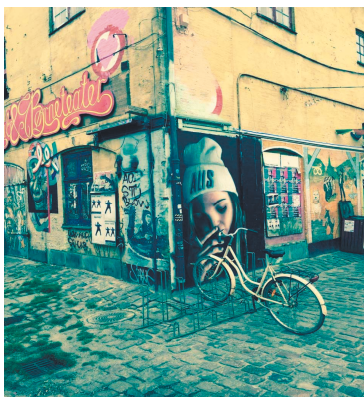
PA benefits of active travel outweighed the harm caused by air pollution in all but the most extreme air pollution concentrations.



## Pratique du vélo et Danemark



## Le vélo à Copenhague



Christiania



«Véloroute» dans le centre de Copenhague

9. Public Radio International. Trips by bike finally outnumber those taken by car in Copenhagen. November 30, 2016. <http://www.pri.org/stories/2016-11-30/trips-bike-finally-outnumber-those-taken-car-copenhagen>. Accessed December 22, 2016.



## Improving Public Health by Making Cities Friendly to Walking and Biking Safer, More Active Transportation Starts With the Street

« The way that our cities are designed is killing us, right down to the very streets that we walk, drive, work, and live on”.

Figure. First Avenue Before and After Bus and Bike Lanes Were Added



A. A street designed for vehicles, such as 1st Avenue and 6th Street in Manhattan, New York, poses dangerous obstacles to walking, biking, or taking the bus, discouraging active transportation habits. Photo credit: Julio Pallero.

B. A street that makes walking and biking safe also makes these modes more attractive, stimulating more activity. The same section of 1st Avenue after a 2010 street redesign. Photo credit: New York City Department of Transportation.

Medical research is helpful in showing how active transportation is an effective public health strategy. However, we already have all the information we need to understand that we aren't going to drive ourselves to a healthier future. We're going to get there only under our own power, and cities need to make substantial investments to help make that possible.



Sadik-Khan JD, JAMA Inter Med 2017

## Pétition des médecins genevois en faveur du développement d'aménagements cyclables sécurisés

**Vu l'impact sur la santé publique de la pratique du vélo, nous soussignés, médecins à Genève, demandons à nos autorités exécutives et législatives, cantonales et communales, d'inscrire en priorité dans leur agenda le développement d'aménagements cyclables sécurisés en accord avec le résultat de la votation sur l'initiative 144 (« pour une mobilité douce (initiative des villes) » du 15 mai 2011.**

*Cette pétition, initiée par les Drs Pietro Majno et Patrick Saudan, membres de Provélo, a été soutenue par 429 médecins installés en pratique privée ou en institutions publiques*

## Pour des aménagements cyclables sécurisés



Osterbro, Copenhague



**I don't ride a bike to  
add days to my life.  
I ride a bike to  
add life to my days!**

**Merci pour votre attention**



UNIVERSITÉ  
DE GENÈVE  
FACULTÉ DE MÉDECINE

**HUG** Hôpitaux  
Universitaires  
Genève

P 2020



Genève, 15 Novembre 2017

Monsieur  
Eric LEYVRAZ  
Président du Grand Conseil

### Pétition en faveur de la mobilité douce

Monsieur le Président du Grand Conseil,

Veuillez trouver ci-dessous une pétition en faveur de la mobilité douce.

Cette pétition a été initiée par les deux sous-signataires, médecins et membres du comité de ProVelo Genève. Elle est soutenue par 429 médecins travaillant en privé ou en institutions publiques (emails de soutien à votre disposition).

Nous sommes particulièrement soucieux de la santé de notre population et donc très inquiets de l'augmentation de l'obésité et de la sédentarité dans notre canton et souhaitons que vous vous engagiez à nos côtés en faveur du développement de la pratique du vélo à Genève.

Cette pétition a été également envoyée à toutes les autres autorités publiques cantonales et municipales du canton et nous vous remercions d'avance pour la prise en considération de cette pétition, qui d'ailleurs a été adressée à Mr Stéphane Florey, président de la commission des pétitions en vue d'un traitement par celle-ci.

Salutations respectueuses.

Dr Patrick Saudan

Pr. Pietro Majno-Hurst



# P 2020 – LES MÉDECINS GENEVOIS EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ DOUCE

COMMISSION DES PÉTITIONS  
22 JANVIER 2018



REPUBLIQUE  
ET CANTON  
DE GENEVE

Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports

01.03.2018

## BILAN – AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

### LOI SUR LA MOBILITÉ DOUCE - H 1 80 – LMD

- Donne charge au canton et aux communes de réaliser des aménagements sécurisant les cycles sur le réseau primaire et secondaire.
- La DGT donne dans ce cadre la priorité à la sécurisation du réseau cyclable d'intérêt cantonal.

### Kilomètres équipés au 31.12.2017 (deux sens de circulation)

- 71% du réseau cyclable d'intérêt cantonal (843 km)
- 53% du réseau routier cantonal est équipé pour les cyclistes (284km)
- 53% du réseau primaire et secondaire (414.8km)

### Kilomètres restant à équiper sur le réseau cyclable d'intérêt d(eux sens de circulation)

- 135 km du réseau cyclable d'intérêt cantonal restent à équiper sur routes cantonales.
- 190 km du réseau cyclable d'intérêt cantonal restent à équiper sur routes communales

### Kilomètres restant à équiper sur le réseau primaire et secondaire (deux sens de circulation)

- 380km restent à équiper sur le réseau primaire et secondaire



## PLAN D'ACTIONS DE LA MOBILITÉ DOUCE 2015-2018

### OBJECTIF POSÉ DANS LE PLAN D'ACTIONS

- Objectif d'augmentation de 49km à fin 2018
- Cet objectif a été atteint à fin 2017 (+49.3km). Ce chiffre est de + 80 km en incluant les zones 30km/h, considérées comme sécurisées du fait de la faible vitesse de déplacement

### RÉSOLUTION DES POINTS DURS

- Axe de travail important dans le cadre de l'incitation à la pratique du vélo
- Améliore la sécurité et la continuité des itinéraires également sur des itinéraires considérés comme équipés
- N'induit pas d'augmentation du nombre de kilomètres équipés



## AUGMENTATION DE LA PRATIQUE DU VÉLO

### AUGMENTATION DU NOMBRE DE CYCLISTES SELON LES COMPTAGES VÉLO

- 11% d'augmentation en moyenne par année entre 2007 et 2017
- Une augmentation significative du trafic vélo sur les axes aménagés pour les cyclistes : nette augmentation du trafic vélo sur le Pont de la Coulouvrenière et la rue de la Servette

### EVOLUTION DE LA PART MODALE VÉLO

- Une part modale vélo globalement stable depuis 2000 (passage de 4% à 6%)
- Une répartition pour motif travail en augmentation (passage de 5% à 9.5%)



# LOI POUR UNE MOBILITÉ COHÉRENTE ET ÉQUILBRÉE

## UNE LOI SOUTENANT LA PRATIQUE DE LA MOBILITÉ DOUCE

- En zones 1 et 2, la priorité est donnée à la mobilité douce et aux transports publics
- La LMCE donne un cadre à l'organisation du réseau cyclable structuré, continu, sécurisé, couvrant l'ensemble du territoire de l'agglomération
- un programme des 102 mesures, dont de nombreuses en Ville de Genève donnant un cadre aux arbitrages dans le cadre de projets d'aménagements



## PROCHAINES ÉTAPES

### FINANCEMENT

- Quelques 37 millions de francs ont été obtenu par le DETA auprès du Grand Conseil pour améliorer les déplacements en mobilité douce sur les prochaines années.
- Ce montant permet de financer plus de 20 projets représentant la réalisation de plus de 30km d'aménagements cyclables, de 2 dispositifs d'aide au franchissement de niveau ainsi que de nombreuses améliorations ponctuelles.

### ELABORATION DU PLAN D'ACTIONS DE LA MOBILITÉ DOUCE 2019-2023

- Le bilan du plan d'actions de la mobilité douce 2015 – 2018 démarrera cette année.
- Le prochain plan d'actions de la mobilité douce 2019 – 2023 aura notamment pour objectif de poursuivre les aménagements en faveur des piétons et des cyclistes.
- Un travail de priorisation des tronçons restant à équiper a dans ce cadre été effectué.
- Le financement nécessitera certainement un projet de loi ad hoc.



**MERCI POUR VOTRE ATTENTION**





## P2020 – les médecins genevois en faveur de la pratique quotidienne du vélo

### Commission des pétitions

Compléments suite à la séance du lundi 22 janvier 2018

#### Répartition des aménagements cyclables par type depuis l'entrée en vigueur de la H 1 80

La loi H 1 80 – LMD étant entrée en vigueur le 01.09.2011, le calcul ci-dessous tient compte de la période allant du 01.01.2012 au 31.12.2017.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2012 ont été aménagés :

##### Ensemble du réseau (deux sens de circulation)

83km d'aménagements cyclables, dont :

- 22km de pistes cyclables
- 22km de bandes cyclables

Les 39km restant se répartissent entre des contresens, des dérogations (par exemple : espace piéton où le cycle est autorisé, en laissant la priorité au piéton) et des voies bus autorisées aux cycles.

##### Réseau routier cantonal (deux sens de circulation)

27km d'aménagements cyclables, dont :

- 11km de pistes cyclables
- 10km de bandes cyclables
- 6km de dérogations

La voie verte CEVA qui totalise 7 km (deux sens de circulation) vient s'ajouter à ses chiffres.

#### Bilan financier des aménagements mobilité douce depuis le 2011

Entre 2012 et 2016, 3.3 millions F en moyenne par année ont été dévolus à la construction d'aménagements cyclables, hors réseau de tramway, soit un total estimé de environ 16.5 millions F.

L'année 2017 n'a pas vu se finaliser de grands projets de construction de pistes cyclables sur routes cantonales. Néanmoins, plusieurs projets ont démarré ou démarreront en 2018, pour un total de 7.8 millions F. Soit un total estimé de environ 24 millions F depuis l'entrée en vigueur de la H 1 80.

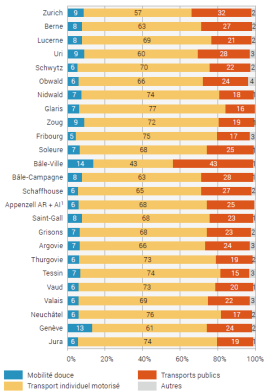
#### Répartition modales selon le microrecensement mobilité et transports 2015

Dans le micro recensement mobilité et transports 2015, Genève se place en 2<sup>ème</sup> position en termes d'utilisation de modes doux (13%) derrière Bâle (14%) (voir tableau ci-dessous). Ce chiffre est sensiblement plus élevé qu'en moyenne suisse (8%) et supérieur à la moyenne de toutes les villes-centres (9%).

### Choix du moyen de transport selon le canton, en 2015

Parts des distances journalières par personne selon le canton de domicile, trajets en Suisse

G 3.3.1.9



<sup>1</sup> Les deux cantons d'Appenzel sont agrégés en raison de la taille restreinte de l'échantillon pour Appenzel Rhodes-Intérieures.

Base: 57 000 personnes cibles

A noter que la Confédération calcule les parts modales en termes de distances parcourues. Le canton de Genève les calculent en termes de nombre de déplacements effectués, d'où les différences de chiffres (voir chiffres calculés par Genève ci-dessous)

- Genève : répartition modale tout motif confondu : 45% (39% marche, 6% vélo)
- Genève : répartition modale pour motif travail : 33% (24% marche, 9.5% vélo)

### Pistes cyclable versus bandes cyclables : avantages et inconvénients

Piste cyclable : voie destinée aux cyclistes, séparée de la chaussée.

Bande cyclable : voie destinée aux cyclistes sur la chaussée, délimitée par des lignes jaunes discontinues ou, exceptionnellement, continues.

Généralement, le choix entre bande et piste se fait par pesée d'intérêt entre la place à disposition, la vitesse du tronçon étudié, les flux de véhicules motorisés.

Moins sécurisante qu'une piste, une bande cyclable permet néanmoins certains avantages en matière de sécurité :

- Renforcement de la visibilité par les autres usagers de la route
- Renforcement de la légitimité des cyclistes dans la circulation
- Meilleure attention du cycliste, préparé à partager momentanément l'espace disponible avec les autres usagers
- Meilleure insertion dans les carrefours par rapport aux pistes cyclables : le cycliste circulant sur une piste peut ressentir un sentiment de sécurité excessif et risque par conséquent un déficit d'attention au moment de la réinsertion dans le trafic.

Cycles / cyclomoteurs

Sans moteur et avec moteur, mais vitesse inférieure à 25 km/h

Catégorie : cycle

Obligations :  
Dispositif d'éclairage avant et arrière lorsque les conditions l'exigent (nuit, visibilité réduite)



Cycles exceptés



Avec moteur, vitesse supérieure à 25 km/h

Catégorie : cyclomoteur, e-bike, motorcycle

Obligations :  
Plaque d'immatriculation  
Dispositif d'éclairage avant et arrière à demeure



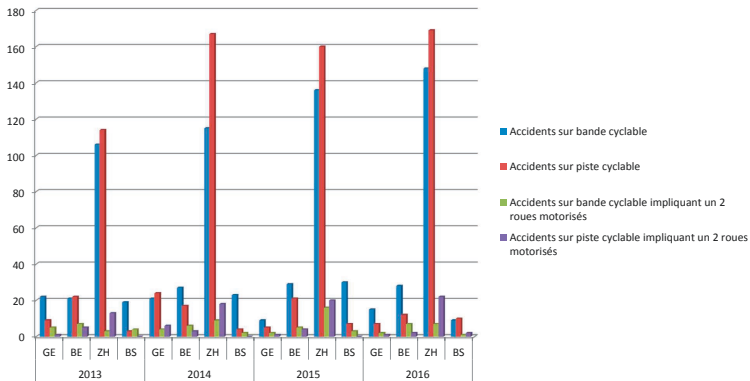
Cyclomoteur et e-bike OK



Cycles ~~exceptés~~

Accidents sur bande / piste cyclable

GE, BE, ZH, BS de 2013 à 2016



	2013				2014				2015				2016			
	GE	BE	ZH	BS	GE	BE	ZH	BS	GE	BE	ZH	BS	GE	BE	ZH	BS
Accidents sur bande cyclable	22	21	106	19	21	27	115	23	9	29	136	30	15	28	148	9
Accidents sur piste cyclable	9	22	114	3	24	17	167	4	5	21	160	7	7	12	169	10
Accidents sur bande cyclable impliquant un 2 roues motorisés	5	7	3	4	4	6	9	2	2	5	16	3	2	7	7	1
Accidents sur piste cyclable impliquant un 2 roues motorisés	1	5	13	0	6	3	18	0	1	4	20	0	1	2	22	2