

## Motion 3039

### Camions-vélos : comment faire cohabiter l'éléphant et la souris

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

- la hausse régulière des accidents graves touchant des cyclistes à Genève ;
- le rapport extrêmement défavorable entre un poids lourd de plusieurs tonnes et un vélo qui pèse moins que son moteur (le/la cycliste) ;
- que les accidents qui génèrent des craintes et des souffrances sont problématiques en tant que tels tout en représentant un frein à l'essor du vélo et à la fluidité du trafic ;
- les avantages environnementaux – bruit et pollution –, sociaux – santé et convivialité – et économiques – désengorgement du trafic – de la pratique du vélo ;
- une perception biaisée en matière d'accidentologie selon laquelle les comportements individuels sont la cause principale des accidents et leur solution (port du casque, vêtements clairs, etc.), laissant ainsi trop souvent de côté la qualité des infrastructures cyclables ;
- la loi fédérale sur les voies cyclables (art. 6 let. c à e) qui prévoit qu'il appartient aux cantons de veiller à ce que :
  - les réseaux disposent de voies cyclables sûres et séparent le trafic cycliste du trafic motorisé et de la mobilité piétonne lorsqu'une telle séparation est réalisable et opportune ;
  - les réseaux soient dotés de voies cyclables de qualité homogène ;
  - les réseaux soient attrayants ;
- la loi cantonale sur la mobilité douce (H 1 80) qui prévoit à ce titre que les aménagements cyclables et les cheminements piétonniers sont développés par l'Etat et les communes de manière à offrir un réseau complet et sécurisé au service des déplacements des personnes à l'intérieur du canton et avec les régions voisines (art. 1 al. 1 LMD) ;
- le programme de législation 2023-2028 du Conseil d'Etat qui considère le renforcement de la sécurité des déplacements comme l'une de ses priorités ;

- le plan d’actions du réseau routier 2024-2028 qui vise à « améliorer la sécurité pour tous les usagers, enjeu fondamental, à la fois commun à tous les plans d’actions des mobilités et spécifique au réseau routier en matière d’aménagement de l’infrastructure. Il s’agit en particulier d’améliorer la sécurité des modes actifs, dont les usagers sont les plus vulnérables »,

invite le Conseil d’Etat

- à privilégier les pistes cyclables séparées du trafic motorisé partout où cela est possible et, là où ça ne l’est pas, à différencier clairement les aménagements cyclables, par exemple en colorant l’asphalte ;
- à renforcer la signalisation aux points accidentogènes ;
- à promouvoir et soutenir activement l’installation d’équipements optiques et électroniques permettant de minimiser les angles morts des camions et d’alerter les conducteurs de la présence de véhicules à proximité.