

Date de dépôt : 21 janvier 2020

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de M^{mes} et MM. Florian Gander, Sandro Pistis, Françoise Sapin, François Baertschi, Thierry Cerutti, Ana Roch, Daniel Sormanni, Francisco Valentin : LCR : priorité à la sécurité, même formation pour tous

Rapport de M. Christo Ivanov

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des transports s'est réunie les 17 septembre, 29 octobre et 5 et 12 novembre 2019 sous la présidence de M. Thierry Cerutti.

Ont assisté aux travaux de la commission : M. David Favre, directeur général des transports, DI ; M^{me} Marion Guillot, ingénieure de la planification, DI ; M. Jean-Luc Courbet, directeur de la régulation du trafic, DI ; M. Guy Schrenzel, secrétaire général adjoint, DI. Les procès-verbaux ont été tenus par M. Vincent Moret.

Séance du 17 septembre 2019

Audition de M. Florian Gander, auteur de la motion

M. Gander indique que les nouveaux moyens de transport doux comme les overboards et les trottinettes électriques vont de plus en plus vite et utilisent tant le réseau routier que les trottoirs alors qu'ils n'en ont pas le droit. Il relève qu'il existe des trottinettes qui roulent jusqu'à 55 km/h et qu'il s'est fait dépasser par l'une de ces dernières sur le pont du Mont-Blanc il y a quelques jours.

A Paris, le nombre de trottinettes électriques a augmenté de 40 000 ces derniers temps et le nombre d'accidents de 63%. Ce sont des véhicules qui vont plus vite que les vélomoteurs alors que ces derniers doivent être conduits par des personnes ayant un permis. Ce sont deux traitements complètement différents.

Il trouve bien qu'il y ait de plus en plus de ces moyens de transport doux, mais estime qu'il est nécessaire de légiférer avant qu'il y ait des morts sur la route. Ainsi, suite à l'explosion de ces moyens de transport électriques qui vont toujours plus vite et qui sont toujours moins chers, il a décidé de déposer cette motion.

Un commissaire (PDC) demande, relativement à la deuxième invite, si tous ces moyens de transport n'ont pas une puissance limitée.

M. Gander affirme que cette invite a pour objectif de viser tous les véhicules électriques. Typiquement, le casque est obligatoire pour les véhicules électriques dès 45 km/h.

Un commissaire (PDC) relève que toutes ces invites dépendent d'une modification du RaLCR. Il demande comment le Conseil d'Etat pourrait travailler là-dessus.

M. Gander affirme que beaucoup de choses peuvent être faites au niveau cantonal. Si ces véhicules électriques sont tous identifiés au moyen d'une plaque, ce sera mieux.

Un commissaire (PDC) demande s'il imagine la mise en place d'un système de plaque genevois pour ces moyens de transport.

M. Gander répond positivement.

Une commissaire (S) relève qu'il est indiqué dans l'exposé des motifs de la motion qu'il y a eu 12 décès à Genève de par l'utilisation de ces moyens de transport.

M. Gander affirme que c'est une erreur. C'est au niveau suisse. Il y a par contre eu une augmentation des accidents de 90% à Genève.

Une commissaire (S) demande s'il pense qu'il serait possible de mettre en place un système de plaque au niveau cantonal.

M. Gander affirme que c'est légalement possible tant que cela n'entrave pas le droit fédéral. Tout utilisateur du réseau routier doit connaître le code de la route et être identifiable. Si des garde-fous ne sont pas mis en place, ce sera n'importe quoi sur la route. Il faut qu'un comportement soit connu de tous et respecté de tous et c'est pour cela qu'il demande une formation identique pour tous les usagers de la route. Si on ne légifère pas à ce niveau, ce sera chaotique.

Une commissaire (S) relève qu'il affirme dans la motion qu'un utilisateur de vélo expérimenté a plus de risques d'avoir un accident qu'un utilisateur amateur. Elle demande ce qu'il veut dire par là.

M. Gander indique que ces derniers prennent confiance et sont moins attentifs. Ils ont de ce fait plus de risques d'avoir un accident.

Un commissaire (UDC) demande pourquoi il a écrit une motion et non pas une résolution qui pourrait être envoyée au niveau fédéral.

M. Gander indique tout d'abord qu'il aurait été limité à une invite. Ensuite de cela, il y a plein de mesures qui peuvent être mises en œuvre à Genève, par exemple un cours de formation samaritain comme c'est le cas pour les autres permis.

Un commissaire (UDC) demande comment il envisage de faire passer des examens pour pouvoir conduire ce type de moyens de transport.

M. Gander estime que le canton peut intervenir là-dessus car ce n'est pas contraire au droit fédéral. Il pourrait demander qu'une certification soit nécessaire pour acquérir une trottinette électrique. Tout ce qui concerne le vélo est très réglementé et pourtant les cyclistes commencent à se battre entre eux en raison des disparités de puissance des vélos.

Un commissaire (PDC) demande s'il exclut tous les véhicules sans assistance électrique.

M. Gander dit que le respect entre usagers à Genève est catastrophique. Il serait du principe que tout le monde soit contrôlé de façon égale. Les vélos qui ne sont pas équipés d'assistance électrique pourraient être contrôlés avec un transpondeur, par exemple.

Un commissaire (PDC) rétorque qu'un bon cycliste peut aussi aller très vite.

M. Gander dit qu'il vise tous les véhicules et que cela n'exclut donc personne.

Un commissaire (PDC) rétorque qu'il ne parle toutefois que des véhicules électriques dans ses trois premières invites.

M. Gander explique qu'il faut impérativement prendre des mesures pour les nouveautés, mais que de façon idéale cela devrait concerner tout le monde.

Un commissaire (PLR) indique que la motion parle de près de 25 000 cyclistes impliqués dans des accidents. Il demande des détails à ce propos, notamment s'il entend qu'ils sont responsables de ces accidents. Il relève finalement que les mesures proposées dans la motion sont extrêmement larges.

M. Gander dit qu'il y a énormément d'accidents dans lesquels le cycliste est le seul à être impliqué. Plus la vitesse augmente, plus le risque de mortalité augmente, mais le port du casque devient obligatoire dès une certaine vitesse. En France, ils sont en train de mettre en place différentes mesures, comme le port obligatoire de gilets réflecteurs.

Une commissaire (Ve) relève que le nombre de cyclistes a chuté en Espagne lorsqu'ils ont imposé le port du casque obligatoire.

M. Gander estime que les têtes intelligentes se protègent. Il ne pense pas que cela constituera une contrainte pour les Genevois car c'est un transport très efficace qui est en évolution. Il conclut en espérant que la commission prendra conscience de l'évolution de la mobilité. Cette motion ne doit pas forcément être suivie à la lettre mais a pour objectif d'ouvrir le débat.

Le président demande s'il y a des propositions d'audition.

Un commissaire (PLR) relève que cette motion pose un certain nombre de questions juridiques et qu'il conviendrait ainsi d'entendre le département à ce propos, plus précisément concernant les questions de primauté du droit fédéral sur le droit cantonal.

Un commissaire (S) propose d'auditionner le BPA et PRO VELO.

Un commissaire (EAG) indique que l'art. 3, al. 4 LCR définit le cadre des compétences cantonales et que de telles mesures pourraient s'inscrire dans ce dernier.

Le président propose d'auditionner le TCS.

Un commissaire (Ve) estime que cette motion soulève des problèmes importants. Il est aujourd'hui de moins en moins commode de circuler sur les trottoirs en tant que piéton. De nombreux véhicules se retrouvent sur les trottoirs et cela devient dangereux. Il se demande si c'est néanmoins de leur compétence de légiférer pour cela. Au niveau fédéral, de nombreux textes ont été déposés dernièrement. Ils feraient mieux de travailler avec leurs élus

fédéraux afin qu'ils s'emparent de cette problématique. Il estime nécessaire d'auditionner le département afin de voir comment ils peuvent avancer.

Un commissaire (PLR) dit être d'accord avec son préopinant Vert. Il faut faire un état des lieux des efforts en la matière et de la vision du département concerné. Il serait néanmoins intéressant d'entendre le BPA. Entendre tous les acteurs du domaine n'est pas nécessaire pour le moment.

Le président relève que tous les députés sont d'accord d'entendre en premier lieu le département et le BPA.

Séance du 29 octobre 2019

Audition de M. Siegrist du BPA

M. Siegrist estime que les appareils à assistance électrique tels que les trottinettes électriques ou les overboards ne doivent pas circuler sur les trottoirs ou la route. Ils doivent circuler sur des voies dédiées, comme pour les cyclistes.

Un commissaire (MCG) demande la position du BPA sur le fait qu'un conducteur de vélomoteur qui ne roule qu'à 30 km/h doit porter un casque de moto, alors que le conducteur d'un vélo électrique à 45 km/h ne doit porter qu'un casque de vélo normal.

M. Siegrist indique que les juristes de l'OFROU ont des problèmes pour régler un certain nombre de problèmes. Il affirme clairement qu'il est nécessaire de faire évoluer la norme EN 1078 concernant les casques pour les vélos électriques.

Un commissaire (S) demande si une trottinette électrique peut utiliser le trottoir.

M. Siegrist indique qu'elles doivent être acceptées sur les voies cyclables. Parfois, il n'y a pas de voies cyclables et il faut faire évoluer cela.

Un commissaire (S) demande ce qu'il en est pour les trottinettes normales.

M. Siegrist explique qu'elles sont autorisées sur le trottoir mais à une vitesse modérée.

Une commissaire (Ve) demande si le port du casque obligatoire ne réduirait pas la volonté d'utiliser le vélo. Ce serait le cas selon certaines études.

M. Siegrist estime que ce ne serait pas le cas. Selon leurs analyses, la population serait plutôt favorable à cela. Certaines associations ont tendance à exagérer ces tendances dans leurs analyses.

Une commissaire (Ve) demande si le fait de rendre le port du casque obligatoire pour les vélos électriques 25 km/h n'engendrerait pas également bientôt l'obligation de porter un casque pour les vélos normaux.

M. Siegrist indique que le port du casque obligatoire pour le vélo normal n'arriverait pas de si tôt.

Un commissaire (Ve) demande s'il est nécessaire qu'un vélo électrique soit équipé d'un tachymètre pour pouvoir l'amender.

M. Siegrist confirme qu'un vélo électrique n'est pas amendable s'il ne dispose pas d'un tachymètre. Ainsi, pour amender un vélo électrique qui enfreint la loi, il faut l'arrêter sur le moment.

Une commissaire (PLR) raconte qu'un ami de ses enfants s'est fait arrêter par la police à 55 km/h en rollers et n'a pas reçu d'amende. Il s'est simplement fait rappeler à l'ordre.

Un commissaire (PLR) indique avoir l'impression qu'on attend une catastrophe pour régler à ce niveau. Une réglementation est nécessaire. Les règles proposées ce soir, si elles devenaient obligatoires et surveillées, permettraient de mettre de l'ordre et d'apporter plus de sécurité.

M. Siegrist entame ensuite ses commentaires sur la M 2576. Il indique qu'il y aura toujours plus de vélos sur la route. Les propriétaires des routes sont responsables de la sécurité de ces dernières. Il faut tenir compte de cela. C'est une excellente chose de séparer les cyclistes de la route sur des voies vertes. A Genève, c'est plus compliqué en raison de la topographie de la ville.

Il conseille ainsi de dépenser de l'argent pour analyser la sécurité et étudier les possibilités d'aménagement en amont, car cela finit par coûter moins cher. Beaucoup de projets réalisés engendrent ensuite des accidents car ils n'ont pas été correctement étudiés. Il n'en demeure pas moins qu'établir un réseau séparé sur des voies vertes pour les cyclistes est très bien.

Un commissaire (PLR) demande si le BPA a une définition de ce qu'est une voie verte. Il relève en effet que la voie verte aménagée à Genève a tendance à mêler les piétons et les cyclistes sans indications claires, ce qui engendre des problèmes.

M. Siegrist indique qu'il faut séparer au maximum les piétons des cyclistes. Ils ont une vision en la matière, mais il ne peut pas donner par cœur les explications à ce propos.

Une commissaire (Ve) demande s'ils mettent en place des délégations cantonales pour discuter avec les ingénieurs cantonaux.

M. Siegrist confirme cela. Ils ont des règles générales en la matière. Ils acceptent les règles des cantons mais les différences sont encore trop grandes au sein même de la Suisse. Il y a toujours des solutions particulières dans chacun des cantons.

Une commissaire (Ve) demande ce qu'il pense des espaces mixtes pour les piétons et les vélos.

M. Siegrist dit que c'est une bonne chose, mais qu'il faut que ce soit correctement aménagé. Dans le cas contraire, cela peut causer de nombreux problèmes, notamment en matière d'accidents.

Un commissaire (PDC) demande si le BPA tient des statistiques concernant les accidents à vélo.

M. Siegrist répond positivement. La moitié des accidents en vélo électrique n'implique personne d'autre. Ce sont donc les cyclistes qui chutent en raison de leur conduite ou de l'inattention.

Pour le reste des accidents, ce sont souvent les voitures qui sont responsables. Les giratoires sont dangereux pour les cyclistes.

Séance du 12 novembre 2019

Traitement et vote sur la motion 2554 : LCR : priorité à la sécurité, même formation pour tous

Le président indique que le groupe MCG maintient sa motion.

Le président met aux voix la M 2554 :

Pour :	2 (2 MCG)
Contre :	13 (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 2 PDC, 4 PLR, 1 UDC)
Abstention :	0

La M 2554 est refusée.

Catégorie II (30 minutes)

Proposition de motion (2554-A)

LCR : priorité à la sécurité, même formation pour tous

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

- que l'apparition de nouveaux moyens de transport à assistance électrique a entraîné une augmentation de la fréquence d'utilisation du réseau routier ;
- que le nombre d'accidents liés à ces nouveaux modes de transport est également en hausse si l'on en croit les récentes statistiques sur les accidents de la route ;
- que l'ensemble des usagers de la route n'est pas censé ignorer les règles élémentaires de sécurité routière, ainsi que la LCR ;
- que la sécurité de l'ensemble des usagers de la route doit être une priorité absolue,

invite le Conseil d'Etat

- à examiner, de concert avec les autorités fédérales, la possibilité d'instaurer un permis de conduire similaire au permis de catégorie M pour les usagers de la route se déplaçant à l'aide de moyens de transport à assistance électrique à puissance non limitée ;
- à mettre en œuvre des moyens d'identification pour tous les véhicules à assistance électrique empruntant le réseau routier genevois ;
- à instaurer des normes de sécurité contraignantes pour les vélos à assistance électrique, telles que l'obligation de port du casque et l'installation de rétroviseur ;
- à élaborer des dispositifs de contrôle efficace dans les meilleurs délais pour tous les types de véhicules utilisant les routes genevoises.