



Date de dépôt : 23 mai 2023

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de Sylvain Thévoz, Grégoire Carasso, Thomas Wenger, Glenna Baillon-Lopez, Badia Luthi, Denis Chiaradonna, Olivier Baud, Patrick Saudan, Marjorie de Chastonay, Anne Bonvin Bonfanti, Didier Bonny, Yves de Matteis, Adrienne Sordet, Philippe de Rougemont, Marta Julia Macchiavelli pour un objectif zéro mort et blessé grave sur les routes genevoises

Rapport de majorité de Christo Ivanov (page 3)

Rapport de minorité de Caroline Marti (page 9)

Proposition de motion (2872-A)

pour un objectif zéro mort et blessé grave sur les routes genevoises

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

- le nombre alarmant de morts et de blessés sur les routes genevoises ces dernières années ;
- que la sécurité routière fait partie des axes principaux de la politique criminelle commune signée par le Ministère public et le Conseil d'Etat, le 16 décembre 2020 ;
- le plan d'actions de la mobilité douce 2019-2023, adopté par le Conseil d'Etat le 3 novembre 2021, prévoyant le développement ou le réaménagement d'infrastructures au profit des usagers les plus vulnérables ;
- les vies brisées et le coût global pour la société d'une telle hécatombe,

invite le Conseil d'Etat

- à se donner pour objectif zéro mort et blessé grave sur les routes genevoises et les moyens pour le réaliser ;
- à fédérer l'effort collectif de toutes les parties prenantes (département des infrastructures, police, communes, associations d'usagers, etc.) partageant des objectifs de sécurité routière, axés non seulement sur la répression mais aussi sur la prévention, pour réduire les comportements fautifs sur la route ;
- à promouvoir des actions basées sur des données probantes pour prévenir et éliminer les décès et les blessures sur la route ;
- à renforcer la répression en ciblant particulièrement les excès de vitesse, cause majeure d'accidents ;
- à développer de manière accélérée des installations sécurisées pour la mobilité douce afin que les flux de trafic soient séparés et protégés ;
- à reconnaître le travail crucial des services d'urgence ;
- à œuvrer pour un meilleur soutien aux victimes de la route et à leurs familles.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Christo Ivanov

La commission des transports a traité la motion M 2872 lors des séances du 28 mars et du 4 avril 2023.

La commission a siégé sous la présidence de M. Thomas Wenger, les procès-verbaux ont été établis par M^{me} Lara Tomacelli.

La personne qui a assisté aux débats de la commission des transports est M. Nicolas Fournier, chef de cabinet, DI. Qu'il soit ici remercié de sa participation active aux débats de la commission des transports.

Séance du 28 mars 2023

Présentation de la motion M 2872 par M. Sylvain Thévoz, auteur

M. Thévoz indique que la motion a été déposée en septembre 2022. Il relève le nombre de décès et de blessés sur les routes genevoises. Il rappelle que le plan d'action de la mobilité douce prévoyait le développement d'infrastructures pour protéger la population. L'OFROU a dressé le 16 mars 2023 un constat d'une augmentation des blessés graves et des morts sur les routes. L'OFROU et le BPA (Bureau de prévention des accidents) ont émis la volonté d'avoir une analyse approfondie des accidents. Les premiers résultats de ces analyses arriveront d'ici au troisième trimestre de 2023.

Il cite le Major Puhl qui a indiqué que le nombre d'accidents en état d'ébriété augmente et que cela est inquiétant. Il explique que la police fait état d'une certaine impuissance bien qu'elle ait augmenté ses contrôles. Il note, notamment, le nombre moins élevé (respectivement aux autres brigades) d'officiers reliés à la police routière. Cette motion invite à un effort du politique pour promouvoir des actions visant à renforcer la sécurité.

Un commissaire (PDC) trouve la motion très générale. De plus, elle comporte les objectifs qui sont ceux de tous les services actifs dans la sécurité routière. Il ne comprend pas le but de la motion. Il demande si l'auteur de la motion souhaite augmenter l'effectif de la police routière.

M. Thévoz indique ne pas avoir précisé dans ses invites d'augmenter l'effectif de la police routière. Il trouve inquiétant qu'il n'y ait pas de baisse dans les chiffres de 2022 et 2023 relatifs à l'accidentologie. Il pense que, tant au sein du département de M. Poggia qu'au sein de celui de M. Dal Busco, il y a une accoutumance à la banalisation de la vitesse. Il donne pour exemple la

venue de certains de ses amis originaires d'autres cantons qui craignent pour leur vie lorsqu'ils roulent à vélo à Genève. Il pense qu'il faudrait, par exemple, agir sur les téléphones au volant.

Un commissaire (MCG) trouve l'argument de la motion louable puisqu'il a lui-même déposé une motion dans ce sens en 2017 qui n'a pas été mis en application par la législature suivante. Il rappelle aussi le nombre important d'accidents impliquant un e-bike : 133 blessés pour lesquels dans 48 des cas les cyclistes étaient responsables. Il aimerait savoir si l'auteur serait favorable à l'ajout d'un amendement qui rendrait obligatoires les protections (casque, gants) pour les usagers qui aujourd'hui n'en ont pas.

M. Thévoz explique que la mesure proposée par son préopinant entre dans la troisième invite. Ainsi, une impulsion politique sera donnée sans entrer dans le détail des mesures. Il pense qu'il y a différents types de mesures, le casque peut aussi être perçu comme donnant un faux sentiment de sécurité. Il pense que l'idée de la motion n'est pas de trancher sur les mesures à prendre.

Un commissaire (MCG) explique qu'il aurait souhaité donner l'impact sur le port de matériaux de sécurité. Il relève que l'auteur de la motion parle d'encourager la mobilité douce. Il souhaite rappeler que les e-trottinettes et les VAE (vélos à assistance électrique) ne sont pas considérés comme de la mobilité douce. En effet, la mobilité douce est celle qui implique un mouvement mécanique : la marche ou les vélos classiques. Il ajoute qu'une motion qu'il avait déposée avait débattu d'une barrière pour protéger le plus faible et que son groupe l'avait refusée. Il sait que, d'un point de vue légal, une barrière ne peut pas être installée, mais il se demande ce qu'il pense de l'ajout de mobilier urbain afin de différencier le piéton du cycliste.

M. Thévoz explique que, pour lui, chaque usager devrait avoir un espace qui lui est propre. Il indique que légalement les trottoirs sont réservés aux piétons. Il souhaite préserver la marche qui doit rester un des modes de transport les plus prisés. Il prend l'exemple de l'horloge fleurie où il trouve la mixité entre cyclistes et piétons dangereuse.

Un commissaire (MCG) a vu que la Ville de Genève avait mis des panneaux indiquant aux cyclistes que la zone était interdite.

M. Thévoz pense que les mesures mises en place dans cette zone ne sont pas sérieuses. Il estime que, puisqu'il y a six voies pour les voitures, il serait certainement possible de faire quelque chose pour permettre de diviser cyclistes et piétons.

Un commissaire (PLR) relève que la création de pistes cyclables est aujourd'hui stigmatisée, notamment à l'encontre du plan climat. Il note aussi

que beaucoup de personnes sont mortes noyées. Il demande ce qui sera demandé la prochaine fois.

M. Thévoz pense qu'au sujet des pistes cyclables, il faut mettre des matériaux qui ne favorisent pas le réchauffement. Il faut aussi éviter de les faire passer sur les espaces verts. Il pense qu'il faut toujours chercher à faire mieux, même dans le cas d'accidents liés au sport. Il s'inquiète pour les personnes âgées et pour les plus jeunes. Il trouve regrettable de devoir s'inquiéter dès que l'on voit quelqu'un sur un vélo. Il prend notamment l'exemple d'un père sur son vélo à Bel-Air avec deux de ses enfants.

Un commissaire (MCG) pense aussi qu'il faut renforcer la répression en matière de sécurité routière. Cependant, il ne pense pas que la vitesse soit la principale cause des accidents à Genève. Il pense que la cause principale est l'inattention.

Il regrette que M. Thévoz se soit surtout concentré sur le fait d'accabler les voitures et les deux-roues motorisés, car, dans la réalité, les cyclistes sont aussi très souvent sur leurs téléphones ou avec des AirPods. Il comprend le principe de protéger les gens malgré eux, mais il pense que cette motion devrait cibler tous les modes de transport. Aussi, il est choqué des propos de M. Thévoz au sujet des casques qui donneraient un faux sentiment de sécurité. Il pense que les casques permettent de sauver des vies.

M. Thévoz pense qu'il y a une grande différence entre une voiture à 30 km/h et un vélo mécanique à 30 km/h. La masse et la vitesse font que l'impact au choc est plus fort. Il explique que, factuellement, lorsqu'un automobiliste percute, il fait plus de dégâts.

Une commissaire (PLR) se rappelle, lors du traitement du PL 13204 avec l'audition du BPA, que M. Stefan Siegrist, son directeur, avait indiqué qu'il allait fournir des détails sur le nombre d'accidents, la vitesse, les zones et les modes de transport impliqués. Elle se demande si M. Siegrist a transmis ces informations. Elle se rappelle aussi que le département devait se renseigner pour savoir qui était le préposé cantonal à la sécurité routière.

M. Fournier indique que le préposé cantonal est rattaché au DI et plus précisément au génie civil. Toutefois, il a plutôt une vocation liée aux infrastructures et à leur aspect sécuritaire. Il ne s'occupe pas de l'aspect qualitatif et quantitatif en termes d'accidents. Il pense que la police serait plus à même de répondre à ces questions.

Le président indique que le Major Puhl avait déjà fourni les chiffres sur les accidents par mode de transport.

Un commissaire (MCG) pense que la motion traite d'un sujet récurrent et que les auditions n'apporteront rien de plus. Il propose de voter l'entrée en matière.

Un commissaire (PLR) estime que la motion aurait pu être proposée telle quelle sur diverses autres thématiques. Il veut bien entendre le département, mais il pense que la commission perdrait du temps qu'elle pourrait accorder à d'autres objets.

M. Fournier relève que le DI pourrait fournir à nouveau des informations sur les normes appliquées et sur les campagnes de sensibilisation. Il pense que c'est à la commission de déterminer si elle trouverait ces informations utiles.

Le président indique que les informations que le Major Puhl avait relevées au sujet des accidents par mode de transport se trouvent dans les auditions relatives à la M 2844.

Séance du 4 avril 2023

Prises de position des groupes

Une commissaire (S) invite les commissaires à soutenir cette motion qui établit un certain nombre de priorités et qui incite à renforcer la sécurité routière pour réduire le nombre d'accidentés sur les routes. Elle pense notamment aux personnes les plus vulnérables et aux autres usagers des routes aussi victimes d'accidents.

Un commissaire (MCG) pense que la motion n'apporte rien de nouveau, car les invites sont déjà présentes dans la loi. Les accidents par inadvertance seront toujours présents. Il relève d'ailleurs l'augmentation importante des accidents produits par des trottinettes électriques. Il ne voit pas l'intérêt de rappeler à la police que la LCR existe. Il invite les commissaires à, comme le MCG, refuser son entrée en matière.

Un commissaire (PLR) pense que la motion est pleine de bonnes intentions, mais ne produira aucun effet. Elle forcerait le Conseil d'Etat à rendre un rapport et occupera à mauvais escient le temps du Grand Conseil. Le PLR refusera la motion et il invite le premier signataire à la retirer.

Une commissaire (S) précise que le PS ne retirera pas sa motion. Elle réitère le nombre important de victimes de la route. Elle indique que la motion n'est pas qu'incantatoire, mais qu'elle pose un objectif et pointe des éléments pouvant être améliorés. Elle ne partage pas l'avis selon lequel le nombre de morts et blessés graves serait une fatalité. Elle pense qu'ils ont le devoir d'agir pour réduire ce nombre.

Un commissaire (Ve) compare cette motion à l'objectif 0 sans-abri à Genève mis en place après le décès d'un sans-abri à Lausanne. Il rappelle qu'il y a ensuite eu un véritable travail de fond qui a été effectué par différents départements, mais aussi par la Ville de Genève et les associations de certaines communes. Il pense qu'il faut de temps en temps faire de l'incantatoire, ne serait-ce que pour envoyer une bonne impulsion au département. Il appelle au soutien de cette motion.

Un commissaire (MCG) trouve intéressant que certains commissaires évoquent la protection des plus faibles alors que la M 2844 allant dans ce sens a justement été refusée récemment. Il constate une volte-face dans la défense de certains. Pour que cette motion soit adoptée, il faudrait que les invites suggèrent des moyens pour permettre une meilleure protection (airbag, gilet jaune, clignotant, plaques d'immatriculation, radars fonctionnels, etc.).

Il précise aussi que les VAE ne sont pas considérés comme mode propre à la mobilité douce. Il rappelle les propos du premier signataire qui indiquait que les casques procuraient un faux sentiment de sécurité. Le MCG refusera cette motion.

Un commissaire (PDC) relève qu'il aurait été enchanté de soutenir une résolution et non une motion sur un sujet si général. Il ne comprend pas ce que le service d'urgence a à voir avec cette motion. Il pense que les communes et le canton travaillent déjà à renforcer la sécurité routière. Pour toutes les raisons évoquées, le PDC ne soutiendra pas cette motion.

Une commissaire (PLR) rebondit sur les causes d'accidents. Elle rappelle l'étude du magazine Sinus transmise par le BPA. Celle-ci relevait que 91% des accidents impliquant des trottinettes électriques avaient pour origine l'inattention, la distraction ou la vitesse. Concernant les VAE, leurs accidents étaient dus à des dérapages (pertes de maîtrise du vélo), de l'inattention, de la distraction, une mauvaise manœuvre ou un comportement fautif. Dans 76% des accidents qui ont tué ou blessé des VAE, les responsables sont d'autres conducteurs de VAE. Enfin, pour les motos, la première cause est la vitesse et, pour les voitures, un dérapage entraînant une perte de maîtrise du véhicule. L'étude indiquait aussi que les accidents graves dus à l'état d'ébriété étaient également en hausse, alors que les infractions dues à la vitesse ont fléchi. Elle pense qu'il serait judicieux de prendre en compte ces statistiques et de les mettre en rapport avec ce qui est demandé dans cette motion.

Un commissaire (UDC) indique que l'UDC refusera cette motion.

Vote

Le président met aux voix la prise en considération de la **M 2872** :

Oui :	5 (1 EAG, 2 Ve, 2 S)
Non :	9 (2 MCG, 1 UDC, 4 PLR, 2 PDC)
Abstentions :	–

La M 2872 est refusée.

Catégorie de débat préavisée : II

Date de dépôt : 4 mai 2023

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de Caroline Marti

En 2022, dix personnes ont perdu la vie sur les routes genevoises. C'est dix de trop !

Dans le cadre des discussions de commission, certain-e-s député-e-s ont loué la bonne intention de cette motion, tout en indiquant qu'elle ne servirait à rien.

Aux yeux de la minorité, rien n'est moins faux. Les accidents de la route ne sont pas une fatalité. En effet, en 1992, Genève comptait le triste nombre de 28 accidents mortels sur les routes du canton. Trente ans plus tard, et malgré une augmentation de la population de plus de 30% et une hausse du nombre de véhicules en circulation de 29%, le nombre d'accidents mortels a été divisé par trois.

Ces quelques chiffres démontrent l'efficacité des mesures prises pour faire baisser le nombre d'accidents.

Il est évident que l'on ne pourra jamais se prémunir contre tous les risques. Mais la présente motion a pour vertu de poser un objectif, ambitieux et idéal, de zéro mort et blessé grave sur les routes genevoises.

Une fois cet objectif posé, il incombera aux autorités de prendre, développer, accentuer des mesures pour tendre vers la réalisation de cet objectif.

Pour la minorité, ces mesures peuvent, et doivent, être de trois types.

D'abord, les mesures de prévention dont font partie les campagnes de sensibilisation, l'éducation routière, ou les équipements de protection (ceinture de sécurité, casque, airbag, etc.). Ensuite, les mesures de répression des infractions qui comprennent évidemment aussi tout le volet du renforcement des contrôles routiers.

Finalement, les mesures d'aménagement pour protéger les différents usager-ère-s de la route. Il s'agit bien évidemment des trottoirs pour les piétons mais aussi des pistes cyclables ou des équipements comme des glissières de sécurité. En réalité, tous ces aménagements ont pour but de séparer les flux de

véhicules afin d'éviter les accidents et le sentiment d'insécurité liés aux conflits d'usage. Cette problématique a été relevée par tous les bords politiques lors des travaux de commission. Le corolaire est bien évidemment d'aménager la voirie pour que chacun bénéficie d'un espace de circulation adapté, sécurisé et bien délimité. Et force est de constater qu'aujourd'hui le vélo est le parent pauvre des aménagements routiers. Faute d'itinéraires continus et sécurisés, les cyclistes se retrouvent souvent mêlés au trafic automobile ou aux piétons dans des aménagements mal conçus et accidentogènes. Le développement massif d'aménagements sécurisés pour la mobilité douce est un des principaux leviers pour réduire le nombre d'accidents liés aux déplacements, mais aussi pour inciter une plus large part de la population à faire usage de ce type de modes de transport. En effet, de nombreuses personnes renoncent aujourd'hui au vélo pour des raisons de sécurité.

Quant aux problèmes de sécurité routière liés aux comportements des usagers de la route (conduite en état d'ébriété, utilisation de téléphone, inattention, non-respect des règles de circulation), ils doivent incontestablement être combattus à travers un renforcement des actions de prévention et de contrôle.

La minorité de la commission des transports est convaincue que c'est par la conjonction de ces différentes mesures que nous pourrons encore réduire le nombre d'accidentés de la route pour tendre vers l'objectif « zéro mort et blessé grave ». Cette proposition de motion donne un coup d'accélérateur à la politique de prévention des accidents de la route et la minorité de la commission des transports vous recommande de l'accepter.