



Date de dépôt : 12 août 2025

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de Cédric Jeanneret, Louise Trottet, Pierre Eckert, Sophie Bobillier, Julien Nicolet-dit-Félix, Emilie Fernandez, Angèle-Marie Habiyakare, Philippe de Rougemont, Léo Peterschmitt, Laura Mach, Lara Atassi, Marjorie de Chastonay, Yves de Matteis, Uzma Khamis Vannini, Céline Bartolomucci, Matthieu Jotterand, Yves Nidegger, Thomas Bruchez : Camions-vélos : comment faire cohabiter l'éléphant et la souris

Rapport de Cédric Jeanneret (page 4)

Proposition de motion (3039-A)

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 législature 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.

Rapport de Cédric Jeanneret

La commission des transports a étudié cet objet, déposé le 22 août 2024, lors de ses séances des 12 et 19 novembre et du 3 décembre 2024, ainsi que des 7, 14 et 28 janvier et du 11 mars 2025. Les travaux ont été menés sous les présidences de M^{me} Gabriela Sonderegger et de M. Pascal Uehlinger. M. David Favre, directeur général des transports, a assisté à la totalité des séances. Les procès-verbaux ont été pris par M^{me} Pauline Ley. Le rapporteur les remercie pour leur excellent travail et le support apporté aux travaux de la commission.

Audition du premier signataire

L'auteur introduit la motion résultant d'une série d'accidents, de plus en plus fréquents sur les routes genevoises. Selon les données disponibles, notamment celles de la réponse Q 3941-A, une augmentation annuelle des accidents est constatée, dépassant 10%, tandis que les accidents graves augmentent de plus de 20% chaque année. Les chiffres pour 2023 confirment cette tendance préoccupante. Les chiffres montrent une hausse de 40% des accidents sur les quatre dernières années. Il est à noter que cette hausse ne correspond pas à une augmentation proportionnelle du nombre de cyclistes, révélant un problème structurel nécessitant des mesures correctives. La motion 3039 propose six mesures, visant notamment la séparation des flux de circulation. L'une des propositions porte sur l'installation de dispositifs permettant d'élargir le champ visuel des conducteurs de poids lourds, réduisant ainsi les angles morts. Un autre aspect concerne l'amélioration de la signalisation routière, en particulier aux intersections où les pistes cyclables croisent les voies automobiles. Il est également suggéré d'intégrer des équipements optiques et électroniques dans les véhicules lourds pour accroître la sécurité de tous. Enfin, des actions de prévention et une meilleure collecte de données sur les accidents sont préconisées afin d'identifier les causes et de prévenir les accidents futurs.

Il fait référence à un rapport du BPA¹, organisme qui publie un baromètre semestriel sur la sécurité routière. Ces rapports soulignent que l'état des infrastructures joue un rôle central dans les accidents. Il évoque un exemple des Pays-Bas où des infrastructures cyclables séparées permettent à un enfant de 5 ans de se déplacer en toute sécurité. Bien que cette situation soit difficilement transposable à Genève, des alternatives sont envisageables,

¹ Prise de position du BPA sur la M 3039 en annexe 7 du présent rapport

comme la différenciation visuelle des pistes cyclables. Depuis des décennies, les pistes cyclables de Rotterdam par exemple ont été teintées en rouge, augmentant la visibilité des cyclistes.

Une autre suggestion porte sur le double équipage, pratique courante dans certains pays pour éviter la fatigue des conducteurs. A Genève, cette mesure pourrait être envisagée lors des heures de pointe ou dans des zones d'interactions entre camions et cyclistes, afin d'offrir une vision optimale autour des véhicules. Par ailleurs, il est fait mention d'un modèle londonien où un permis spécifique, le *safety permit*, est obligatoire pour les conducteurs de poids lourds dans l'agglomération, avec l'objectif de réduire les accidents mortels.

Concernant la signalisation, l'intervention revient sur un accident survenu en juin 2024 à la route des Acacias. Un camion tournant à droite a percuté un cycliste circulant tout droit sur une piste cyclable. L'installation d'aménagements spécifiques pour prévenir ce type d'accident est suggérée. L'auteur souligne que le phénomène de « porte-à-faux » des poids lourds, mal connu du grand public, constitue un risque supplémentaire pour les cyclistes. Sur la question des angles morts, il s'indigne de leur persistance au XXI^e siècle, malgré les technologies disponibles, telles que les caméras et les capteurs installés sur les nouveaux véhicules. Bien que la législation soit de compétence fédérale, il propose que Genève encourage ou subventionne les équipements de sécurité pour les camions. Il insiste sur la nécessité de réduire ces angles morts, rappelant qu'ils sont déjà abordés dans les programmes de sensibilisation à la sécurité pour les jeunes cyclistes.

Enfin, les lacunes dans la collecte des données sur les accidents sont évoquées. Une étude de l'OUVEMA identifie des causes telles que l'inattention (20%), l'alcool (16%), la vitesse (12%), et l'utilisation inadéquate du véhicule (10%), mais mentionne que 40% des cas sont non attribués, ce qui ne semble pas optimal en termes de prévention d'accidents futurs. Une meilleure documentation des accidents permettrait d'orienter les aménagements de manière plus précise. Il suggère de comparer le nombre d'accidents au nombre de vélos et au temps passé à vélo, pour mieux comprendre les tendances.

En conclusion, l'auteur insiste sur la nécessité de trouver des solutions pour éviter les drames, tant pour les victimes que pour les conducteurs de poids lourds, pour qui un accident constitue une épreuve majeure. Il appelle à une collaboration pour rendre les routes plus sûres, exprimant l'espoir d'aboutir à des mesures constructives et positives.

(Voir, en annexe 1, la présentation de la motion par le premier signataire.)

Un député PLR s'interroge sur l'existence de statistiques détaillées concernant les accidents en fonction des types de vélos impliqués, qu'il s'agisse de vélos électriques à assistance limitée à 25 km/h, de vélos électriques à 45 km/h ou de vélos traditionnels. Il souligne que ces différents types de vélos n'ont pas le même impact dans le trafic. Les vélos électriques rapides, comparables à des motos, notamment lorsqu'ils circulent sur une piste cyclable, diffèrent des vélos traditionnels qui dépendent de la force physique du cycliste, souvent plus aguerri. Il considère qu'une distinction serait intéressante pour mieux comprendre les causes des accidents. Il questionne également le statut des vélos électriques à 45 km/h, actuellement considérés comme des vélos. Selon lui, cette classification pose problème, car ces vélos adoptent parfois des comportements similaires à ceux des motos, notamment en dépassant par la gauche dans des situations de trafic dense, bien que cela soit interdit aussi bien pour les motos que pour les vélos. Il s'interroge sur l'impact de ces comportements dans le contexte du trafic genevois et se demande si cette classification contribue aux accidents. Il exprime également des doutes concernant l'efficacité du double équipage proposé dans la motion. Il partage son expérience personnelle, où les véhicules à double équipage favorisent davantage la discussion que la vigilance. Il se demande si des études ou des statistiques démontrent que le double équipage permet une réelle amélioration de la sécurité, ou si, au contraire, il pourrait entraîner une baisse d'attention en raison des interactions entre les membres de l'équipage.

L'auteur le remercie pour ces trois questions et répond point par point. Concernant les statistiques liées aux types de vélos, il précise que l'étude de l'OUVEMA ne fait pas de distinction entre les vélos électriques à 25 km/h et ceux à 45 km/h. Les données différencient simplement les vélos traditionnels et les vélos électriques. Selon ces statistiques, les causes d'accidents sont réparties de manière presque équivalente entre ces deux catégories. Par exemple, la distraction et l'inattention représentent respectivement 20 et 21% des causes, la vitesse 12 et 13%, et l'utilisation inadéquate du véhicule 10 et 11%. Cette proximité des chiffres a conduit à une simplification dans l'analyse. Il suggère toutefois que des chercheurs pourraient disposer de données plus précises, et il propose de les entendre pour approfondir cette question. Sur la problématique des dépassements par la gauche et le statut des vélos électriques à 45 km/h, il reconnaît la complexité et l'hétérogénéité des modes de transport, incluant également les trottinettes électriques qui posent des défis supplémentaires en matière de cohabitation. En tant que cycliste, il admet que cette diversité peut générer des tensions sur les voies partagées. Il n'a toutefois pas de données spécifiques concernant la classification ou les comportements des vélos à 45 km/h, tout en considérant comme pertinente l'idée d'explorer

cette question. Concernant le double équipage, il indique n'avoir aucune expérience personnelle sur son fonctionnement en situation réelle et ne peut donc se prononcer sur la question de l'attention des coéquipiers dans l'habitacle. Il imagine néanmoins que la conduite aux heures de pointe dans un environnement dense et varié (vélos, trottinettes, bus, voitures) doit être extrêmement stressante. Il propose de consulter l'ASTAG pour obtenir un avis plus éclairé et des données sur l'efficacité de cette mesure.

Un autre député PLR formule trois questions et observations sur des aspects pratiques et comportementaux liés à la sécurité routière. Premièrement, il demande si l'idée de séparer réellement les flux, sans faire passer tout le monde partout, ne serait pas une partie de la solution. Il propose de simplifier la gestion des infrastructures en attribuant des axes spécifiques à des types de transport distincts : transports publics, voitures, vélos. Il estime qu'une telle approche pourrait éviter la complexité des voies spéciales créées un peu partout et offrir une solution plus pragmatique. Deuxièmement, il revient sur la question du double équipage, en exprimant des doutes sur sa mise en œuvre pratique. Il s'interroge sur le fonctionnement concret de cette mesure, en particulier dans le cas d'un chauffeur étranger qui arriverait en ville avec son camion. Devrait-il trouver un accompagnant pour la traversée de la ville, puis continuer seul ensuite ? Cette contrainte lui semble difficilement réalisable. Par ailleurs, il soulève la question des coûts, rappelant que la principale dépense des transporteurs est le personnel, et que le double équipage pourrait entraîner un renchérissement des produits pour les consommateurs. Il propose une alternative en suggérant que la formation d'apprentis conducteurs pourrait être exploitée à cette fin, mais demande si cela a été envisagé. Enfin, il partage des retours de conducteurs de bus TPG avec qui il a échangé. Ces derniers pointent régulièrement les incivilités des cyclistes comme source majeure de stress et d'accidents. Il estime que cette dimension comportementale n'a pas été suffisamment abordée et suggère de renforcer l'éducation au respect du code de la route. Il propose que des actions éducatives, notamment dans les écoles, insistent davantage sur les dangers spécifiques posés par les gros véhicules tels que les bus, qui constituent une grande partie des poids lourds en milieu urbain. Selon lui, sensibiliser les jeunes usagers à l'importance de la prudence face à ces véhicules pourrait réduire significativement le nombre d'accidents, en particulier ceux causés par des prises de risque inconsidérées.

L'auteur confirme que la séparation des flux est une solution pertinente, que ce soit pour les piétons, les vélos, les voitures ou les transports publics. Il souligne cependant la difficulté d'assurer des trajets directs, car chacun souhaite se déplacer de manière optimale entre un point A et un point B. Ainsi, si cette séparation peut être une clé pour améliorer la sécurité, elle doit être

mise en œuvre tout en garantissant des itinéraires directs, pratiques et continus. Concernant le double équipage, il reconnaît les préoccupations soulevées, notamment sur la logistique et les coûts. Il précise que cette mesure est envisagée uniquement aux heures de forte congestion, moments où les accidents sont les plus fréquents. Il imagine son application principalement pour les camions de chantier, plutôt que pour les poids lourds traversant le centre-ville. Par ailleurs, il propose d'examiner la possibilité de moduler les horaires de circulation des poids lourds pour réduire leur présence lors des périodes de trafic dense.

Il explique que, bien que la mise en place d'un double équipage pour les poids lourds entraînerait des coûts supplémentaires, ceux-ci doivent être mis en perspective avec les coûts sociaux élevés des accidents de vélos. En Suisse, ces coûts totaux, incluant les interventions d'urgence, les soins médicaux, et les conséquences économiques des embouteillages, s'élèvent à environ un demi-milliard de francs par an. Pour Genève, cela pourrait correspondre à une cinquantaine de millions de francs annuels (environ un million par semaine). En supposant qu'environ 10% de ces accidents soient liés aux interactions entre vélos et poids lourds, ces derniers impliqueraient des coûts d'environ 5 millions de francs par an pour la collectivité genevoise. Selon lui, il serait intéressant d'évaluer si l'instauration d'un double équipage, éventuellement incluant des apprentis, pourrait réduire ces coûts. Il souligne que cette mesure pourrait être économiquement viable, voire rentable, si elle permet de diminuer significativement les coûts sociaux associés aux accidents. Il insiste sur la nécessité d'une analyse plus approfondie pour comparer les coûts et les bénéfices d'un double équipage, en prenant en compte l'ensemble des impacts économiques et sociaux, comme les dépenses médicales, les pertes économiques dues aux bouchons, et les gains potentiels en termes de sécurité. Enfin, il aborde la problématique des comportements imprudents, qui existent dans tous les modes de transport. Si certains accidents sont effectivement causés par des comportements irresponsables, d'autres touchent des usagers prudents. Il évoque notamment l'exemple tragique d'un ancien policier écrasé par un poids lourd à la route des Acacias, rappelant que tous les accidents ne sont pas imputables à l'imprudence. Selon lui, il est essentiel de prévenir et de réprimer les comportements dangereux, mais également de mettre en place des mesures pour protéger les usagers de la route.

Un député S profite de l'occasion pour aborder un point relatif au code de la route, exprimant son avis sur la priorité sur une piste cyclable. Selon lui, lorsqu'un cycliste roule tout droit sur une piste cyclable, il doit avoir la priorité sur toute personne qui couperait la route. Il précise qu'il a obtenu son permis de conduire il y a quelques années, et qu'il n'y a pas eu de mise à jour du code

de la route depuis, ce qui pourrait expliquer son interprétation actuelle, mais qu'il comprend cette situation de cette manière.

L'auteur mentionne un arrêt d'un tribunal suisse allemand en 2017 concernant un accident où un chauffeur de camion avait mortellement percuté un cycliste en tournant à droite. Le tribunal a jugé que le chauffeur ne devait pas s'attendre à ce que le cycliste le dépasse par la droite alors que le clignotant était activé, ce qui a conduit à l'acquittement du conducteur.

Il cite un avis juridique de Pro Vélo, précisant que la priorité dépend de la manœuvre enclenchée. Il remarque que les cyclistes, qu'ils soient dans leurs droits ou non, paient de toute manière le prix fort en cas d'accrochage avec des véhicules motorisés. Il relève que la question soulevée démontre une incertitude partagée par d'autres usagers de la route qui plaide en faveur des invites de la motion.

Le même député S apporte un témoignage personnel. En tant que cycliste, il fréquente régulièrement la route des Acacias et admet qu'il grille souvent le feu rouge précédent. Il considère qu'il est parfois plus sûr de griller un feu rouge pour éviter de se retrouver sous les roues d'un véhicule dans une intersection relativement dangereuse. Il se montre favorable à l'idée d'installer un feu de signalisation à cet endroit et d'enlever celui qui précède.

Une députée S exprime sa surprise de ne pas retrouver, parmi les propositions, une mesure qui ferait écho aux décisions prises dans le cadre des plans d'action pour les transports de marchandises. Elle suggère d'envisager soit la mutualisation du transport, soit la réduction de la taille des véhicules de transport de marchandises. Elle rapporte avoir personnellement observé plusieurs situations où des camions s'arrêtent dans des petites rues du réseau de quartier pour approvisionner un magasin, déposant seulement quelques cartons avant de repartir. Elle soulève ainsi la question de savoir s'il ne serait pas préférable, quitte à multiplier les déplacements, d'utiliser des véhicules plus petits, plutôt que d'envoyer de grands camions circuler dans ces petites rues résidentielles.

L'auteur remercie la députée de sa proposition, qu'il considère comme tout à fait sensée et qu'il juge digne d'être étudiée. Bien qu'il ne soit pas un spécialiste de la logistique, il reconnaît qu'il peut être choquant de constater certaines disproportions entre un camion de 20 ou 40 tonnes et la nature des livraisons qu'il effectue. Il exprime l'espoir qu'au cours des travaux de la commission, des améliorations pourront être apportées, et, le cas échéant, que des amendements supplémentaires pourront être proposés. Il revient ensuite sur la question des transports publics, précisant qu'il n'a pas répondu à cette question plus tôt. Il explique qu'en rédigeant la motion, il n'a pas perçu les

transports publics comme un problème majeur. En effet, selon lui, les conducteurs de transports publics sont formés spécifiquement pour éviter les risques d'accident, bien qu'ils puissent parfois ressentir des sueurs froides face à des situations difficiles. Il suggère qu'il serait intéressant de voir comment les chauffeurs qui ne sont pas des conducteurs de transports publics pourraient s'inspirer des formations dispensées dans le canton de Berne par exemple, où des parcours d'entraînement pour les conducteurs de bus et de tram sont proposés. Il estime que ces bonnes pratiques pourraient être diffusées parmi les professionnels de la route qui ne travaillent pas dans les transports publics.

Une députée S soulève une nouvelle question en soulignant un enjeu autour du contrôle, notamment du stationnement des poids lourds. Elle rapporte plusieurs exemples, certains qu'elle a même pu photographier, de camions qui, pour charger ou décharger des marchandises ou du matériel, reculent sur les trottoirs ou, pire encore, s'arrêtent et reculent sur l'arrêt de tram 14 et 18 à Cornavin à 8h30, à une heure de pointe. Elle s'interroge sur le caractère légal de ces pratiques qu'elle considère comme très dangereuses. Etonnée de constater plusieurs fois la présence de ces camions à cet endroit et à ces horaires, elle en déduit qu'il pourrait y avoir un manque de contrôles. Elle s'interroge donc sur l'enjeu du contrôle du stationnement des poids lourds.

L'auteur répond qu'en tant que cycliste, il est fréquemment confronté à ce type de situation, en particulier lors de chantiers, où la piste cyclable peut être obstruée ou interrompue. Il mentionne également les problèmes rencontrés dans les zones industrielles, où de plus en plus de personnes se déplacent à vélo, et souligne que les vélos-cargos, qui pourraient être intégrés dans cette logistique, rendent encore plus cruciale la planification de ces déplacements dans les zones industrielles. Concernant la répression du stationnement illégal des poids lourds, il admet qu'il n'est pas sûr de la manière dont cela pourrait être mis en œuvre, estimant que cela dépasse quelque peu le rôle des législateurs. Toutefois, il suggère qu'une invitation pourrait être adressée à la police pour qu'elle soit plus vigilante à ce sujet.

Un député UDC prend la parole pour exprimer son souhait d'entendre l'avis du département concernant les propositions formulées dans la motion. Il souligne que, d'un point de vue personnel, les lois mentionnées dans les considérants semblent déjà existantes. A titre d'exemple, il évoque l'initiative votée il y a plus de dix ans concernant les pistes cyclables séparées, ainsi que la LMCE, que certains anciens magistrats ont largement mise en œuvre, bien au-delà des attentes initiales. Selon lui, bien que la motion n'ait rien de problématique, il a l'impression que les principes évoqués existent déjà à travers les lois votées dans les années précédentes. Il demande donc à connaître l'état d'avancement de ces mesures du point de vue du département. Il revient

ensuite sur le tableau de statistiques d'accidents présenté, en suggérant qu'il pourrait être envisagé d'auditionner le major Pulh, qui intervient fréquemment lors des commissions des pétitions avec les statistiques de la police. Toutefois, il mentionne que cela pourrait être compliqué si les statistiques couvrent tout le canton de Genève, car cela impliquerait de sortir l'ensemble des rues et quartiers concernés par des accidents ou des points accidentogènes, ce qui risquerait d'être une tâche trop lourde. Il note également que, lorsque des statistiques sont consultées, il est essentiel de comprendre la répartition des responsabilités dans les accidents, ainsi que la nature exacte de ceux-ci. Selon lui, il est fréquent que les discussions se concentrent sur les accidents impliquant des camions ou des voitures, alors que, en réalité, de nombreux accidents concernent des vélos contre des vélos ou des vélos contre des trottinettes. Il souligne l'importance d'évaluer précisément les causes et les types d'accidents afin de pouvoir trouver des solutions adaptées.

Audition du DSM

M. David Favre, directeur général de l'OCT, introduit son intervention en indiquant qu'il proposera une présentation concise, axée sur les six invites de la motion, accompagnée de réflexions générales. Il commence par aborder la question de la séparation des flux et de la coloration de l'asphalte, comme mentionné dans la première invite. Il rappelle que la séparation des flux est déjà intégrée dans le plan d'actions des mobilités actives (PAMA) et le plan d'actions du réseau routier (PARR). Ces documents, adoptés dans le cadre des politiques de mobilité cantonale, mettent en avant l'importance de limiter la cohabitation entre différents modes de transport. Le PAMA inclut une action visant à créer 80 km de nouveaux aménagements d'ici 2028, tout en garantissant la continuité et la qualité des réseaux. Dans le PARR, des actions similaires visent à renforcer la fluidité des déplacements tout en séparant les flux lorsque cela est possible, notamment pour les infrastructures routières multimodales destinées à accompagner le développement urbain et économique.

Sur la question de la coloration des bandes cyclables, M. Favre distingue deux approches principales. La première concerne l'utilisation de peinture, comme on peut le voir ponctuellement dans certaines zones, notamment pour marquer des croisements ou des présélections identifiées comme particulièrement accidentogènes. Cette pratique est strictement encadrée par les normes fédérales VSS 40 252, qui limitent la coloration rouge à ces situations spécifiques. Une consultation fédérale récente, menée par le DETEC en septembre 2024, a permis au canton de plaider pour un assouplissement de ces règles afin de faciliter une utilisation plus étendue de la coloration.

Toutefois, la Confédération reste prudente, estimant que des marquages trop fréquents pourraient générer des confusions sur les priorités et les zones de danger, ce qui va à l'encontre des objectifs de sécurité routière. La deuxième approche repose sur l'utilisation de matériaux différents pour obtenir des revêtements d'asphalte plus clairs ou plus foncés. A titre d'exemple, il mentionne un aménagement récent à Carouge où la piste cyclable a été réalisée avec un asphalte beige, distinct du traditionnel asphalte noir. Bien que cette option soit envisageable, il souligne que ses collègues du génie civil, responsables des infrastructures cantonales, émettent des réserves sur cette pratique. Les communes, qui ne sont pas encore consultées sur ce point, pourraient également soulever des préoccupations similaires. Ces aménagements posent plusieurs défis, notamment en matière d'entretien. En cas de travaux nécessitant des réparations sur la chaussée, les matériaux de remplacement risquent de ne pas correspondre parfaitement à la teinte originale, entraînant des patchs de couleur différente qui nuisent à la cohérence esthétique et à la lisibilité des infrastructures. Ces spécificités rendent l'entretien plus complexe et requièrent des moyens supplémentaires. Par ailleurs, les expériences menées avec des revêtements différenciés n'ont pas toujours produit des résultats concluants, ce qui explique la réticence de nombreux responsables de voiries à adopter cette solution de manière généralisée. M. Favre précise que bien que ces initiatives puissent être prises en compte localement, comme dans le cas de Carouge, elles doivent être envisagées au cas par cas et ne peuvent constituer un principe systématique, tel que proposé dans la première invite de la motion. Il conclut en rappelant que la séparation des flux reste l'objectif principal, mais que la coloration de l'asphalte est encadrée par des restrictions imposées par la Confédération et les normes VSS. La possibilité d'encourager les communes à expérimenter d'autres types d'asphalte peut être envisagée, mais sans en faire une règle globale.

Il poursuit en abordant la deuxième invite, qui vise à limiter ou moduler l'accès des poids lourds pendant les périodes de congestion. Il explique que cette problématique est indirectement prise en compte dans plusieurs actions du plan d'actions du transport professionnel de personnes, de services et de marchandises (PATPRO). Ces actions incluent la priorisation des transports professionnels, notamment les camions, sur certains axes, l'incitation à décaler les livraisons en dehors des heures de pointe et la promotion du report modal, en particulier dans le centre-ville. Il souligne que ce type d'initiative a fait l'objet de discussions avec Genève Mobilité. Il note que toute action spécifique visant à favoriser le transport professionnel implique nécessairement de réduire ou de moduler d'autres types de trafic. Cela peut, par extension,

bénéficier également à la mobilité active. Toutefois, il insiste sur la difficulté de restreindre les flux de poids lourds sur des voies qui ne sont pas équipées de pistes cyclables séparées, rappelant que les camions jouent un rôle essentiel dans l'approvisionnement des commerces et des chantiers, y compris sur des axes dépourvus de telles infrastructures. Selon lui, les transporteurs évitent déjà, autant que possible, les pics de congestion pour des raisons économiques. Ces professionnels savent qu'arriver à des heures où le trafic est saturé allonge les délais et complique les livraisons. Par conséquent, les poids lourds évitent naturellement ces périodes dans la mesure du possible. Les actions prévues par le PATPRO visent à renforcer cette dynamique en encourageant davantage l'harmonisation des horaires de livraison, avec un décalage en dehors des heures de pointe. Il précise qu'il ne serait pas souhaitable d'imposer une règle stricte interdisant l'accès des poids lourds à des axes sans pistes cyclables. Il rappelle que certaines contraintes, comme l'approvisionnement indispensable de certaines zones, exigent des solutions flexibles et adaptées aux réalités du terrain. Il mentionne trois actions spécifiques du PATPRO, à savoir les actions 3, 7 et 10. Celles-ci prévoient notamment l'identification et la mise en œuvre de zones ou d'axes prioritaires pour les transports professionnels. L'objectif est de permettre une priorisation qui, par effet indirect, favorise aussi d'autres types de transports. Ces actions incluent également la création d'espaces de transbordement pour la cyclologistique, une mesure visant à éviter que les grands poids lourds circulent dans toutes les rues du centre-ville. L'idée est de favoriser l'utilisation de camions pour des livraisons jusqu'à des interfaces situées à des emplacements stratégiques, où des moyens alternatifs, comme les vélos-cargos ou la cyclologistique, pourraient prendre le relais pour desservir les zones urbaines. Il insiste sur l'importance de ces mesures incitatives et sur le rôle des espaces de transbordement pour limiter la présence de poids lourds dans les centres urbains, tout en maintenant l'approvisionnement efficace des commerces et des chantiers.

M. Favre aborde les invites 3 et 6 conjointement, car elles traitent toutes deux de l'identification et de la résolution des points accidentogènes. Il précise que ces actions sont déjà intégrées dans le plan d'actions des mobilités actives (PAMA) et le plan d'actions du réseau routier (PARR), qui prévoient des mesures spécifiques pour renforcer la sécurité sur les points identifiés comme problématiques. Il rappelle que la législature actuelle a mis un accent particulier sur ce sujet, notamment sous l'impulsion de M. Maudet. Des équipes dédiées suivent cette problématique en réalisant des comptes rendus trimestriels sur les points les plus accidentogènes et les mesures à envisager pour les résoudre. Les interventions varient en fonction des causes identifiées : lorsqu'il s'agit de questions de signalisation, elles sont traitées comme telles ;

si des aménagements sont nécessaires, des actions sont entreprises en conséquence. Le suivi des emplacements problématiques et des statistiques relatives aux accidents est inscrit dans les pratiques courantes. Les données utilisées pour ce travail proviennent de diverses sources, notamment les bases de données d'accidentologie, les remontées d'informations des usagers et le programme MISTRA. Ce dernier, géré par la Confédération, permet de visualiser et d'analyser les lieux à forte concentration d'accidents, appelés « points noirs ». Ces emplacements reçoivent une attention prioritaire de la part de l'office cantonal des transports et de l'office cantonal du génie civil, qui coordonnent leurs efforts pour améliorer la sécurité sur ces sites. Il souligne que les actions 4 du PAMA et 10 du PARR répondent directement aux attentes exprimées dans les invites. Ces actions visent à améliorer la sécurité et la qualité des itinéraires, notamment en traitant les points problématiques en coordination avec les acteurs locaux. Elles incluent également des mesures spécifiques pour renforcer la sécurité des usagers les plus vulnérables, comme les piétons et les cyclistes. Il met cependant en garde contre l'idée que l'identification des points accidentogènes soit toujours suivie d'une résolution rapide ou facile. Dans de nombreux cas, les problèmes ne peuvent pas être résolus uniquement par l'ajout d'une signalisation ou par des mesures simples. Certains sites nécessitent des interventions plus complexes, qui peuvent être coûteuses ou techniquement difficiles à mettre en œuvre. Malgré ces défis, il réaffirme la volonté de traiter ces points en priorité durant la législature actuelle.

Il juge l'invite 4 intéressante en termes de sécurité, mais elle dépasse les compétences cantonales. Ce point relève de l'ordonnance fédérale sur les exigences techniques des véhicules (OETV) et relève donc de la compétence de la Confédération. Le canton de Genève ne dispose pas de l'autorité nécessaire pour imposer ou exiger des mesures concernant les poids lourds provenant d'autres régions ou pays. Cette réflexion, bien qu'importante, nécessiterait d'être portée au niveau fédéral pour être traitée de manière appropriée.

M. Favre poursuit avec l'invite 5, soulignant que les actions de prévention des accidents sont déjà intégrées dans plusieurs plans d'actions cantonaux, notamment le plan d'actions des mobilités actives (PAMA), le plan d'actions du réseau routier (PARR) et le plan d'actions des transports professionnels de personnes, de marchandises et de services (PATPRO). Ces plans incluent diverses mesures destinées à améliorer les relations entre les usagers de la voirie. Dans ce cadre, il met en avant l'action 15 du PATPRO, qui vise à sensibiliser les livreurs au respect des autres usagers, tout en sensibilisant ces derniers aux métiers de la logistique. Une campagne dédiée sera menée durant

la législature actuelle pour promouvoir ces objectifs. Par ailleurs, le PARR prévoit, à travers son action 14, de renforcer le respect des règles de circulation pour tous les usagers et de lutter contre les incivilités sur la route. De son côté, le PAMA inclut, dans son action 5, des actions de sensibilisation et de promotion liées à la santé, à la réduction des nuisances et au respect mutuel entre usagers, indépendamment de leur mode de déplacement. Il souligne l'intérêt d'une approche qui ne privilégie pas un mode de transport au détriment des autres. L'idée est de considérer que chaque mode peut générer des comportements incivils envers les autres et de promouvoir une campagne globale visant à apaiser les interactions et à favoriser une meilleure coexistence entre tous les usagers de la route. Cette approche équilibrée devrait permettre de réduire les tensions et d'améliorer la sécurité globale sur la voie publique.

Il souligne l'importance des enjeux de sécurité routière, qui sont au cœur des préoccupations évoquées dans la motion. Il affirme que la volonté de traiter ces problématiques est réelle et s'inscrit également dans le cadre des mesures de sanction prévues par la politique criminelle commune, introduite durant cette législature par le procureur général. Le programme de législature 2023-2028 du Conseil d'Etat met également en avant l'objectif d'organiser les mobilités pour répondre aux besoins de la population et de l'économie, avec un engagement spécifique à renforcer la sécurité et la fluidité des déplacements sur les routes. Il insiste sur le fait que la question de la sécurité est centrale dans toutes les problématiques liées aux infrastructures routières. A l'OCT, de nouvelles mesures organisationnelles ont été mises en place pour traiter les questions de normes et de sécurité de manière plus rigoureuse, tant sur le plan juridique qu'opérationnel. Il reconnaît que tous les accidents ne sont pas directement liés aux infrastructures, mais rappelle que les défis liés à la gestion des chantiers, à la multiplication des aménagements et à la continuité des flux rendent la situation de plus en plus complexe. Cela impose une exigence accrue pour garantir des aménagements qui respectent strictement les normes de sécurité et favorisent des comportements responsables. Il souligne également que la gestion de ces enjeux nécessite une approche équilibrée entre l'interprétation des normes, les contraintes techniques et les besoins des usagers. Ces tensions internes sont régulièrement débattues au sein des offices pour améliorer les pratiques et aligner les actions sur les lois et règlements applicables. Il insiste sur la responsabilité des autorités en matière de sécurité et évoque la nécessité de renforcer la formation des équipes pour mieux répondre à ces défis.

En conclusion, il affirme que les plans d'actions thématiques, tels que le PAMA, le PARR et le PATPRO, intègrent pleinement les objectifs de la motion. Ces plans visent à améliorer la sécurité, le confort et la cohabitation

entre tous les usagers de la route, tout en répondant aux attentes exprimées dans la motion.

(La présentation de M. Favre ainsi que des éléments complémentaires fournis se trouvent en annexe 2 de ce rapport.)

Un député PLR demande au représentant du département si ces sites accidentogènes sont actuellement sous surveillance vidéo.

M. Favre précise que, sauf exception, tous ces carrefours sont équipés de caméras, car ils sont situés dans des zones bien couvertes par la vidéoprotection.

Le député propose que ces carrefours, identifiés comme accidentogènes, soient signalés comme surveillés pour inciter à de meilleurs comportements de la part des usagers. Il suggère que prévenir les usagers de cette surveillance pourrait réduire les accidents, même sans mesure répressive.

M. Favre répond que, dans des pays où la vidéosurveillance directe est autorisée et où il est possible d'infliger une amende en temps réel, cette idée aurait du sens. Cependant, en Suisse, cela n'est pas permis. Les caméras en place servent uniquement à des fins de comptage ou d'observation post-événement, et ne peuvent être utilisées comme outil de dissuasion ou de prévention en direct.

Le député PLR insiste sur le fait qu'il ne parle pas de répression, mais simplement d'annoncer la nature accidentogène des sites et leur surveillance, en pariant sur un changement de comportement des usagers par une prise de conscience.

M. Favre se montre sceptique quant à l'efficacité d'une telle mesure, mais concède qu'un test pourrait être envisagé. Il évoque un précédent lié à l'introduction de damiers au sol dans certaines zones, une initiative prise malgré la désapprobation de la Confédération. Cette expérimentation n'a eu aucun impact sur les comportements locaux, contrairement à des cas similaires observés à Dublin, où cette mesure s'est avérée efficace car les caméras installées permettent de sanctionner les infractions.

Un député du Centre s'interroge sur le critère permettant de définir un carrefour comme accidentogène. Il demande combien d'accidents sont nécessaires pour que ce statut soit attribué et quelles actions en découlent.

M. Favre répond que chaque accident est grave, mais que, pour établir des priorités, un classement est effectué sur les lieux où les accidents sont les plus fréquents. Il indique qu'il pourra consulter les experts pour préciser le seuil d'accidents requis pour qu'un site soit considéré comme accidentogène.

Le député insiste sur l'importance de comprendre ce qui rend un site accidentogène afin de pouvoir y remédier efficacement. Il souligne que, une fois un site identifié, il est crucial de déterminer combien de temps il faut pour mettre en œuvre des mesures correctives, car l'incapacité à analyser les causes profondes peut rendre la résolution de ces problèmes difficiles.

M. Favre rétorque que certains sites peuvent enregistrer un grand nombre d'accidents sans qu'une solution simple soit envisageable. Il souligne que, si des réponses évidentes existaient, elles auraient déjà été mises en œuvre. Il rappelle que certaines situations nécessitent une analyse approfondie et que la complexité des interventions peut varier considérablement.

Le député donne l'exemple du boulevard Georges-Favon, identifié comme accidentogène depuis une décennie, où il note que la piste cyclable parallèle, pourtant plus sûre, reste peu utilisée.

M. Favre admet ne pas avoir de réponse immédiate sur ce cas spécifique. Il illustre la complexité des solutions avec l'exemple de la route d'Annecy, où un consensus existe pour agir, mais où les contraintes techniques, écologiques et normatives ont retardé les décisions pendant plus de 15 ans. Il évoque une mesure d'urgence prise par M. Maudet, réduisant la vitesse sur ce tronçon, mais reconnaît que cette action n'a pas résolu le problème de manière structurelle. Les détails, tels que les alignements d'arbres, les normes paysagères, ou les contraintes agricoles et environnementales, compliquent la mise en œuvre de solutions durables. Il mentionne également d'autres exemples, comme la gare de Champel, où des arbres réduisent la visibilité, et une route à Russin, fréquentée par des motards, où des mesures impopulaires ont été nécessaires pour réduire les accidents.

Le député cherche à comprendre si, en lien avec la motion, le département estime que les mesures proposées apportent des éléments nouveaux.

M. Favre reconnaît que la motion traite de sujets importants et louables, déjà pris en compte dans les plans sectoriels. Il souligne que certains aspects, comme la gestion des interactions entre cyclistes et camions, constituent une véritable problématique. Il précise toutefois que la motion ne permet pas de surmonter certaines limites, comme l'absence de compétence cantonale pour imposer des modifications techniques aux poids lourds. La motion, bien qu'en phase avec les actions en cours, se limite à renforcer des efforts déjà initiés sans introduire de nouvelles mesures fondamentales.

Un député UDC revient sur la question des colorations des pistes cyclables, qu'il considère comme susceptibles de générer un faux sentiment de sécurité. Selon lui, ces aménagements pourraient amener les cyclistes à se croire prioritaires en toutes circonstances, alors que le respect des priorités reste

essentiel. Il rappelle que chaque usager doit conserver la maîtrise de son véhicule et rester vigilant.

M. Favre répond que l'utilisation des colorations est encore très parcimonieuse, ce qui rend difficile une analyse concluante. Il promet néanmoins de vérifier s'il existe des données établissant un lien direct. Il ajoute que la Confédération partage l'idée de limiter leur utilisation, afin d'éviter une prolifération qui pourrait réduire leur efficacité et leur pertinence.

Un député Vert mentionne l'utilisation de revêtements différenciés pour les pistes cyclables. Certaines communes d'autres cantons ont adopté ce type de mesure avec succès, avec un soutien apparent de l'OFROU, et il se demande si cela pourrait être davantage développé à Genève.

M. Favre explique que l'OFROU a une position restrictive sur cette question. C'est cette même instance qui a élaboré une ordonnance visant à limiter davantage l'utilisation de ces revêtements colorés, considérant que leur multiplication pourrait nuire à leur efficacité. Genève a plaidé pour un assouplissement de ces règles lors d'une consultation récente, mais les chances de succès semblent faibles. Historiquement, les interprétations des normes à Genève ont été relativement strictes, soutenues par la police, et ces pratiques ont été reprises par l'OFROU dans sa réglementation.

Le député interroge ensuite sur les horaires actuels d'accès des poids lourds pour les livraisons dans les différentes rues de Genève.

M. Favre indique qu'il n'existe pas encore une harmonisation complète des conditions d'accès. Une carte, issue du précédent plan d'actions des transports professionnels, a été mise à jour pour détailler les conditions spécifiques rue par rue. Il propose de transmettre cette carte pour référence.

Le député souligne que la motion ne vise pas à imposer des mesures, mais plutôt à promouvoir, soutenir et informer. Il demande si des incitations financières, par exemple pour des formations de chauffeurs de poids lourds et de conducteurs de vélos ou des subventions pour l'installation d'équipements et appareillage de détection de présences autour des camions, pourraient être envisagées pour encourager la sécurité, via par exemple des bons de sécurité.

M. Favre répond que toute initiative est envisageable avec les ressources nécessaires, mais que cela dépasse le cadre du département des mobilités seul. Il rappelle que les actions de sensibilisation prévues dans les plans d'actions incluent déjà des collaborations avec d'autres entités comme le DIP ou la police. Il note que le département ne dispose pas actuellement d'un budget dédié à ce type de programme. La seule subvention existante concerne l'encouragement à l'acquisition de vélos-cargos pour les PME. Cependant, il estime qu'une sensibilisation accrue et une collaboration avec des partenaires

comme l'ASTAG seraient des pistes à explorer. La mise en place de telles initiatives nécessiterait néanmoins des crédits et une structure adaptée.

Un député S remercie M. Favre de ses réponses et soulève la question des opérations liées aux revêtements bitumineux, notamment les bitumes ouverts. Il souligne que les cyclistes, plus sensibles aux défauts de surface que les automobilistes, sont impactés par la qualité variable des travaux, notamment au niveau des seuils et des bouches d'égout. Il s'interroge sur l'attention portée par le département à ces aspects lors des aménagements et demande si M. Favre juge les résultats satisfaisants dans l'ensemble.

M. Favre reconnaît la complexité de la question et précise que tout est mis en œuvre pour garantir des résultats de qualité. Toutefois, il souligne que certains défauts peuvent subsister en raison de conditions spécifiques ou de prestations défaillantes de certains entrepreneurs. Il insiste sur le rôle des contrôles réguliers menés par l'autorité de surveillance, tout en admettant que ces efforts sont limités par les moyens disponibles. Il met en avant l'importance des remontées citoyennes, qui permettent de détecter rapidement les problèmes, et mentionne les applications développées par des associations cyclistes² et piétonnes³, ainsi que le site GE-TRANSPORTS, comme outils complémentaires pour améliorer la détection et le suivi des défauts.

Un député UDC rebondit sur la question concernant la prévention et les angles morts des camions. Il demande des précisions sur le cadre légal définissant le minimum requis pour gérer ces angles morts et exprime l'idée que le discours semble souvent rejeter la faute uniquement sur les poids lourds. Il souligne qu'un certain nombre de cyclistes ne respectent pas non plus les obligations légales, notamment l'usage de phares la nuit.

M. Favre indique qu'il ne peut pas préciser les exigences légales minimales pour les poids lourds concernant les angles morts, mais assure que les actions de prévention envisagées traiteront la responsabilité des deux parties. Il rappelle que l'objectif est de ne pas stigmatiser un mode de transport plus qu'un autre. Il confirme que les campagnes de sensibilisation aborderont également le respect des obligations légales par les cyclistes, comme l'usage de phares.

² www.bikeable.ch

³ www.walkable.ch

Audition du lieutenant-colonel Patrick Pulh et du major Thierry Roulin, chef de l'unité routière – DIN

M. Pulh indique l'importance de présenter officiellement le major Roulin, responsable de l'unité routière de la gendarmerie. Ce dernier est actuellement l'interlocuteur principal en matière de circulation et de sécurité routière. Quelques planches ont été préparées, abordant notamment les données relatives aux accidents, ainsi que la problématique de la cohabitation entre les poids lourds et les cyclistes. L'analyse révèle que la majorité des accidents surviennent en dehors des pistes ou bandes cyclables. Ce constat met en évidence l'importance d'un espace clairement dédié aux usagers pour garantir leur sécurité. Les accidents se produisent principalement sur les routes en l'absence de ces aménagements spécifiques. Par ailleurs, une augmentation significative des accidents impliquant des véhicules électriques est observée, tandis que le nombre d'accidents impliquant des vélos classiques reste stable. Aucun accroissement notable des incidents liés aux cycles n'est relevé. Il souligne que la mise en place d'espaces sécurisés dédiés, tels que des bandes ou pistes cyclables, contribue de manière significative à la sécurité des usagers. Cette mesure permet une répartition claire des espaces pour chaque catégorie d'usagers, renforçant ainsi la sécurité active. Il invite le major Roulin à entrer dans les détails sur les accidents.

M. Roulin fournit des données statistiques couvrant la période de 2019 à 2023 (*voir l'annexe 3 : statistiques des accidents impliquant des cyclistes et des poids lourds*). Les chiffres pour 2024 ne sont pas encore disponibles à ce stade de l'année. Il mentionne toutefois un accident mortel survenu en juin 2024 aux Acacias, impliquant un camion et un cycliste. Sur la période analysée, les accidents entre camions et cyclistes (incluant vélos, vélos électriques et trottinettes) restent rares, avec une moyenne annuelle d'environ 4 accidents. Par comparaison, le nombre total d'accidents impliquant des cyclistes, qu'ils soient seuls ou en interaction avec d'autres véhicules, se situe entre 200 et 250 par an. Lorsque les vélos électriques sont inclus, ce chiffre augmente à une fourchette de 270 à 430 accidents annuels. Une hausse marquée des accidents impliquant les e-bikes est observée, passant de 70 en 2019 à 200 en 2023, en lien avec l'augmentation exponentielle de leur nombre. En ce qui concerne les accidents entre camions et cyclistes, bien que peu nombreux, ils entraînent systématiquement des blessures (légères, graves ou mortelles). Aucun accident de ce type n'a été enregistré sans blessure. Les créneaux horaires concernés se situent exclusivement entre 6h et 19h, périodes correspondant aux trajets domicile-travail, ce qui s'explique par la rareté des poids lourds circulant après 19h. La cartographie des accidents révèle une concentration en milieu urbain, notamment sur les grands axes de Genève, avec

un cas isolé à la route de Malagnou. Il souligne que, bien que deux accidents mortels soient survenus sur des pistes cyclables, les statistiques ne permettent pas de conclure que ces infrastructures ne sont pas sûres. Le nombre total d'accidents, comparé au faible nombre d'incidents graves sur ces pistes, indique que celles-ci contribuent globalement à la sécurité des usagers. Les pistes et bandes cyclables sont souvent situées dans des zones particulièrement accidentogènes. Cela explique que, malgré leur conception sécuritaire, les risques d'accident y restent présents. Toutefois, il n'est pas possible de quantifier combien d'accidents supplémentaires auraient pu se produire en l'absence de ces infrastructures. Le faible nombre d'accidents graves ou mortels sur les pistes cyclables, en comparaison aux 430 accidents totaux recensés, démontre qu'il est inapproprié de généraliser ces cas isolés pour remettre en question leur efficacité. Ces infrastructures jouent un rôle clé dans la réduction des risques sur les voies partagées. Le major Roulin conclut en se tenant à disposition pour toute demande de précision ou complément d'information.

Un député PLR interroge sur la responsabilité dans les deux accidents mortels évoqués.

M. Roulin précise que, pour l'accident survenu à la route de Malagnou, la responsabilité incombe au conducteur du camion. Le cycliste circulait sur sa piste avec un feu vert lui permettant de continuer tout droit. Le camion, également au feu vert, a effectué un virage à droite sans remarquer la présence du cycliste dans son angle mort, entraînant ainsi l'accident.

En matière de prévention, il souligne que de nombreuses actions sont entreprises chaque année, notamment par la brigade d'éducation et de prévention. Entre 25 et 30 interventions annuelles ciblent les cyclistes, intégrant systématiquement un volet de sensibilisation. Il précise également que des campagnes spécifiques visent les élèves de 8^e primaire (âgés de 11 et 12 ans) afin de les informer des risques liés à la cohabitation avec les poids lourds. Il indique qu'il y a également des actions ponctuelles et spécifiques qui permettent aux enfants de monter à bord de camions pour expérimenter directement les limitations de visibilité et les angles morts, renforçant ainsi leur compréhension des dangers et leur vigilance.

Un député S soulève une question relative à la priorité dans le cas d'un véhicule qui tourne à droite en présence d'un cycliste circulant tout droit. Il indique que la commission a eu une discussion à ce sujet. Il avait compris, en tant que cycliste, que la personne allant tout droit est prioritaire sur celle qui effectue un virage à droite. Cependant, il évoque un débat concernant les cas où un cycliste dépasse un véhicule par la droite dans une intersection. Il précise que, si le véhicule (voiture ou camion) est engagé en premier et signale son

intention de tourner à droite, il semblerait que le cycliste perdrait sa priorité dans cette situation.

Il demande une clarification concernant les règles de priorité applicables lorsque le cycliste et le véhicule se trouvent dans ce type de configuration, avec le véhicule positionné à gauche du cycliste et tournant à droite.

M. Pulh précise que la perte de priorité intervient dès lors qu'un véhicule change de direction. Il souligne que, indépendamment de l'utilisation du clignotant par le conducteur, ce dernier doit rester attentif. Le principal danger réside dans la présence d'un cycliste dans l'angle mort du véhicule, ce qui peut engendrer des situations à risque. Il rappelle que, juridiquement, un cycliste a le droit de remonter un véhicule par la droite. Toutefois, même si la loi impose au conducteur du véhicule de prendre les précautions nécessaires en tournant, le rapport de force entre un camion et un cycliste reste disproportionné, rendant cette situation dangereuse. Il est donc déconseillé aux cyclistes de dépasser des véhicules dans ces conditions, malgré leur bon droit. Il insiste sur le fait que la priorité est perdue dès qu'un véhicule change de voie, mais il appelle à la prudence et au bon sens pour éviter des situations dangereuses.

Un député Vert remarque que la sensibilisation semble principalement dirigée vers les cyclistes, tout en relevant que le rapport de force est souvent défavorable à ces derniers. Il évoque la situation spécifique du virage à droite lorsqu'une bande cyclable est présente, où la responsabilité semble incomber principalement aux conducteurs de camions. Il s'interroge sur l'existence de campagnes de sensibilisation à destination des entreprises et des automobilistes et demande si ces actions sont menées de manière régulière.

M. Pulh précise que le travail est mené en collaboration avec des associations, notamment l'ASTAG pour ce qui concerne les poids lourds. Lors des journées d'intervention, des cyclistes et des chauffeurs viennent ensemble, ces derniers accompagnés de leurs camions. Ces rencontres permettent un dialogue coopératif et une interaction directe entre chauffeurs et cyclistes. Il souligne que des efforts significatifs ont été réalisés ces dernières années, notamment avec l'installation d'autocollants indiquant les angles morts sur les camions. Il ajoute que, malgré les signalements et les précautions prises, des limites subsistent. Si les camions sont de plus en plus équipés de capteurs et d'autres dispositifs technologiques pour signaler les angles morts, cela dépend également de l'âge des véhicules. Certains camions plus anciens ne disposent pas de ces technologies avancées, ce qui constitue une réalité à prendre en compte.

Le député explique qu'il n'est pas un conducteur automobile fréquent, mais que, lors des rares occasions où il conduit, il est frappé par les progrès réalisés

en matière de capteurs et d'autonomie, notamment les systèmes permettant aux voitures de freiner automatiquement à l'approche d'un obstacle. Il s'étonne que les poids lourds, en tant que véhicules professionnels, ne soient pas systématiquement équipés de ces outils, qui semblent relativement simples à installer sur des véhicules plus légers. Il souligne que, d'après les informations fournies, une minorité seulement des poids lourds seraient actuellement dotés de ces équipements.

M. Pulh précise que, sur les nouveaux véhicules, l'installation de ces technologies est devenue systématique et qu'elles sont désormais courantes. Il souligne les avancées significatives réalisées dans ce domaine, en citant notamment les camions récents qui ne sont plus équipés de rétroviseurs traditionnels, remplacés par des caméras. Il explique que ces caméras offrent une vision bien plus étendue et précise que celle fournie auparavant par un simple rétroviseur.

M. Roulin souligne que la durée de vie des véhicules lourds est nettement plus longue que celle des véhicules plus petits, ce qui explique pourquoi le renouvellement des poids lourds est plus lent et pourquoi les voitures sont plus rapidement équipées des technologies récentes. Il ajoute que, pour les chauffeurs professionnels, des cours EACP sont obligatoires tous les cinq ans. Ces formations incluent des volets de sensibilisation et participent à l'amélioration de la sécurité.

Le député Vert suggère qu'il serait envisageable d'équiper les véhicules lourds plus anciens avec ces technologies ultérieurement, en supposant que cela ne soit pas particulièrement complexe. Il a remarqué les autocollants indiquant les angles morts sur les camions, mais estime que, bien souvent, les cyclistes sont démunis face à ces indications, attendu qu'ils n'ont ni la responsabilité ni la possibilité d'éviter ces angles morts.

Un député S exprime son étonnement quant au nombre d'accidents, qu'il juge relativement faible. Il s'interroge alors sur la manière dont les accidents sont recensés, demandant si tous les accidents sont systématiquement enregistrés par la police ou si certains incidents pourraient ne pas être renseignés.

M. Pulh précise que tous les accidents signalés à la police sont recensés. Cependant, il reconnaît que certains accidents peuvent échapper au décompte, en espérant qu'il s'agisse dans ces cas d'accidents mineurs. Il souligne la possibilité d'arrangements à l'amiable pour des dommages matériels. En revanche, dès qu'il y a un blessé, l'intervention de la police est obligatoire, et un rapport est systématiquement établi.

Le député, en se basant sur les statistiques présentées, s'interroge sur l'existence de mesures de prévention spécifiques. Il rappelle qu'il y a 15 à 20 ans, le nombre de cyclistes était bien moindre qu'aujourd'hui, ce qui impliquait également une attention réduite envers eux. Avec l'augmentation significative du nombre de vélos, il demande si des actions concrètes sont mises en place pour s'adapter à cette évolution.

M. Pulh explique que, sur la base des statistiques, les actions de prévention sont ciblées en fonction des besoins identifiés. Il rappelle qu'une campagne de prévention a été menée l'année précédente sur les trottinettes électriques, en collaboration avec le département de l'instruction publique. L'objectif était de transmettre les comportements adéquats et obligatoires, ciblant non seulement les jeunes mais également les adultes. Cette initiative visait à sensibiliser une population élargie sur l'utilisation sécurisée de ces moyens de transport. Il précise que les campagnes de prévention sont souvent limitées par les moyens de communication disponibles. La question cruciale est de savoir comment atteindre efficacement la population et quels médias utiliser. La brigade d'éducation et de prévention joue un rôle central grâce à son contact direct avec le DIP, ce qui permet de viser en priorité les jeunes, mais aussi les adolescents et jeunes adultes, encore accessibles par les canaux médiatiques traditionnels. M. Pulh souligne que, lors d'une campagne récente sur la problématique des interactions entre camions et vélos, organisée au centre autoroutier de la police routière, les participants étaient majoritairement des personnes déjà sensibilisées à la sécurité routière. Bien que leur présence ait été appréciée, l'objectif était de toucher un public moins informé ou moins concerné par ces questions. Il précise que, lors des différentes opérations de sécurité, des efforts sont faits pour dialoguer directement avec les usagers, cyclistes comme chauffeurs de poids lourds. Les conseils portent notamment sur des comportements comme le respect des feux rouges pour les cyclistes ou l'interdiction d'utiliser les pistes cyclables comme zones de stationnement ou de déchargement pour les poids lourds. Ces actions quotidiennes visent à répondre aux enjeux concrets de la sécurité routière.

Un député UDC rappelle qu'il a été mentionné qu'il y avait davantage d'accidents en dehors des pistes cyclables. Il s'interroge sur les causes de ces accidents, demandant si cela est dû à l'absence de pistes cyclables dans certaines zones ou à un comportement des cyclistes qui, pour diverses raisons, auraient quitté les pistes cyclables. Il souhaite savoir si des détails sont disponibles à ce sujet.

M. Pulh répond qu'il ne dispose pas des détails concernant les causes exactes des accidents hors pistes cyclables. Une analyse approfondie des 400 accidents recensés serait nécessaire pour obtenir cette information, mais

les ressources actuelles ne permettent pas un tel travail. Il précise toutefois que, pour les accidents sur route, les responsabilités sont réparties à peu près équitablement entre les différents usagers. Il ne peut pas confirmer si certains accidents sont liés à des situations telles qu'un véhicule stationné forçant un cycliste à quitter la piste cyclable, car cela n'est pas spécifié dans les données disponibles. Cependant, il explique que tous les accidents graves, impliquant des blessures graves ou mortelles, font l'objet d'une analyse approfondie sous plusieurs angles. Une première analyse examine la responsabilité des conducteurs et des usagers, tandis qu'une seconde évalue les aménagements et leur lien éventuel avec la causalité de l'accident. Il souligne que certains aménagements peuvent générer des comportements accidentogènes, et cette double analyse est systématiquement réalisée dans ces cas.

M. Roulin ajoute une clarification. Il précise que, lorsqu'ils ont parlé de peu ou pas d'accidents sur les pistes ou bandes cyclables, il s'agit spécifiquement des accidents impliquant des camions et des cyclistes, et non de l'ensemble des accidents. Il mentionne qu'il s'agit de 3 à 4 accidents par an, un chiffre trop faible pour en tirer des conclusions générales.

Le député s'interroge sur les accidents qui surviennent sur les pistes cyclables et remet en perspective la motion ciblant spécifiquement les camions. Il propose d'élargir la réflexion aux enjeux plus généraux de la sécurité routière. Il demande si, parmi les accidents recensés, une distinction est perceptible entre ceux survenant sur des pistes cyclables véritablement séparées par un trottoir en biseau ou une barrière, et ceux sur des bandes cyclables situées directement sur la chaussée. Il soulève également la question de savoir si, dans les lieux où des accidents ont eu lieu avec une bande cyclable, la présence d'une piste cyclable séparée aurait pu prévenir ces accidents, ou si cela n'aurait eu aucun impact sur leur survenue.

M. Roulin répond qu'il serait nécessaire d'effectuer une analyse plus détaillée des données pour répondre précisément à la question. Intuitivement, il estime que les pistes cyclables séparées physiquement de la route réduisent significativement les risques d'accident par rapport aux bandes cyclables situées sur la chaussée. Cependant, il souligne que ce type d'analyse devrait également prendre en compte l'emplacement précis des accidents. Il explique que dans certains cas, comme aux intersections, l'avantage de la piste cyclable séparée est annulé, car les risques surviennent lors de la traversée. De même, à la sortie d'une propriété privée, le risque reste similaire, que l'infrastructure soit une piste ou une bande cyclable. Il souligne que ce serait une analyse fine et nécessaire à mener pour mieux comprendre ces dynamiques. Il rappelle que chaque accident fait déjà l'objet d'une analyse des aménagements territoriaux

pour déterminer s'il existe une relation de causalité entre l'aménagement et l'accident.

M. Pulh complète en citant l'exemple de l'accident survenu aux Acacias. Il explique que, dans ce cas précis, le camion, en tournant, n'avait pas vu le vélo. En raison de la masse du véhicule, le conducteur n'a pas perçu le biseau de la piste cyclable. Il souligne que, pour un camion de cette taille, la présence d'un biseau ou non ne fait aucune différence. Le conducteur n'avait pas conscience qu'il s'était engagé sur la piste cyclable.

Un député Vert relève le consensus autour de l'importance des espaces sécurisés et de la séparation des flux comme solutions pour améliorer la sécurité. Il pose ensuite la question de l'évolution des accidents. Rappelant les chiffres des années précédentes, notamment pour 2018, 2019, 2020, 2021 et 2022, il mentionne une augmentation annuelle notable d'environ +20%. Il demande si les chiffres des accidents graves pour 2023 sont disponibles et si une tendance similaire à la hausse se confirme.

M. Roulin confirme que les accidents graves impliquant des cyclistes étaient en hausse entre 2020 et 2021. Il fournit des chiffres précis concernant les cyclistes blessés gravement, tous types de véhicules confondus : 62 à 66 cas en 2019 et 2020, contre 81 en 2021, 87 en 2022, et 74 en 2023. Il souligne qu'en 2023, une baisse de 10 à 15% a été enregistrée par rapport aux années précédentes, bien que le nombre d'accidents reste proche de 80, indiquant une tendance stable, voire légèrement en baisse. Il ajoute cependant qu'il n'est pas possible de mettre en relation ces chiffres avec l'évolution du nombre de cyclistes sur les routes. Si le nombre de cyclistes augmente fortement, il reste une incertitude quant à savoir si l'augmentation des accidents est proportionnelle ou non, faute de données précises sur cette corrélation.

Le député demande à quelle échéance il serait envisageable d'éliminer les angles morts, en tenant compte du rythme de renouvellement des camions.

M. Pulh répond que la question est complexe et qu'il faudrait s'adresser directement aux transporteurs pour obtenir une réponse. Il souligne que, compte tenu du coût élevé d'un camion et de son amortissement, qui s'étend souvent sur plusieurs décennies, il est difficile d'avoir une vision précise sur ce sujet.

M. Roulin ajoute que, lorsque des lois imposant de nouveaux dispositifs, comme des capteurs, sont adoptées, elles s'appliquent généralement aux nouveaux véhicules. Pour les véhicules déjà en circulation, les délais pour se conformer à ces exigences sont souvent inexistantes ou très longs, ce qui ralentit l'uniformisation des équipements de sécurité.

M. Pulh explique qu'il existe une disparité entre l'évolution rapide des technologies disponibles et leur mise en œuvre concrète, notamment en termes d'infrastructures. Il illustre cette idée avec l'exemple du tunnel du Mont-Blanc, équipé de technologies avancées permettant de scanner chaque camion avant son entrée, afin de contrôler son état, sa vitesse, et les distances de sécurité entre véhicules. Cette technologie fonctionne particulièrement bien dans un environnement contrôlé et régulièrement mis à jour comme un tunnel. Cependant, il souligne que transposer un tel niveau de technologie au niveau d'une ville, pour améliorer la sécurité routière, est une entreprise complexe. Bien que techniquement faisable, cela nécessite du temps pour intégrer ces avancées technologiques dans des infrastructures urbaines. Il insiste sur la latence entre l'émergence de nouvelles technologies, leur acquisition et leur utilisation à grande échelle pour en faire bénéficier l'ensemble des usagers. Enfin, il conclut que, malgré les nombreuses innovations déjà disponibles ou en développement, leur mise en œuvre relève de décisions et de délais qui échappent à leur contrôle direct.

Le député Vert pose une question concernant la sensibilisation des élèves et des chauffeurs. Il souhaite savoir s'il existe une estimation de la proportion de personnes sensibilisées dans ces deux groupes. Plus précisément, il demande si l'on peut affirmer que, sur l'ensemble de la scolarité obligatoire, tous les élèves reçoivent des cours de sensibilisation à la sécurité routière.

M. Roulin précise que l'objectif est de sensibiliser 100% des élèves de 8P. Cependant, il souligne qu'il peut arriver qu'une classe annule la session prévue et que celle-ci ne puisse pas être reprogrammée. Malgré ces éventualités, la planification initiale vise à inclure tous les élèves de 8P dans ces cours de sensibilisation.

M. Pulh explique que les nouveaux conducteurs bénéficient désormais d'un permis de conduire très complet, incluant des cours de sensibilisation et de rappel. Ces formations mettent fortement l'accent sur la prévention et la sécurité routière. Concernant les chauffeurs de poids lourds, il précise qu'ils suivent également des cours spécifiques, avec une obligation de rappel tous les cinq ans. Ces formations mettent en avant la responsabilité des chauffeurs et la nécessité constante d'adopter un comportement sécuritaire sur la route.

Le député demande si les efforts de sensibilisation et de prévention réalisés à Genève sont suffisants, notamment en comparaison avec d'autres cantons.

M. Pulh répond qu'il est toujours possible d'en faire davantage et de mieux cibler les actions. Il estime néanmoins que la structure mise en place à Genève porte ses fruits, particulièrement chez les jeunes conducteurs, où une baisse notable des accidents graves et des comportements irresponsables est observée.

Cependant, il souligne que la tranche d'âge au-delà de 30 ans reste la plus difficile à atteindre en matière de sécurité routière, quel que soit le type d'usage.

Un député MCG partage son expérience personnelle, confirmant qu'il a déjà touché un cycliste, un événement qu'il qualifie de traumatisant. Il estime que les conducteurs professionnels subissent déjà une forte pression, étant soumis à des formations régulières, et il regrette que l'attention ne soit pas davantage portée sur les comportements des cyclistes. Il relève des infractions fréquentes, comme le non-respect des stops ou des feux rouges, qu'il observe en tant que conducteur. Il décrit également des situations dangereuses, comme celles où des cyclistes s'insèrent entre les segments d'un véhicule articulé lors d'un virage élargi, ne laissant que très peu d'espace. Il mentionne aussi des panneaux interdisant la circulation des vélos dans certaines zones, comme les Rues Basses, qui ne sont pas respectés. Il insiste sur la nécessité de mieux sensibiliser les usagers, particulièrement ceux âgés de 30 ans et plus, qu'il perçoit comme souvent inconscients des dangers réels. Il rappelle que les capacités de freinage d'urgence des véhicules lourds ne sont pas comparables à celles des voitures, et que cette méconnaissance accroît les risques d'accidents graves.

Un député UDC reconnaît qu'il existe souvent un problème général de comportement parmi les usagers de la route. Il pose ensuite une question sur l'installation de nouvelles technologies obligatoires. Il demande si, lorsqu'une obligation d'équipement est introduite, elle peut être rétroactive, c'est-à-dire s'appliquer à des véhicules déjà immatriculés avant l'entrée en vigueur de la réglementation, ou si elle est systématiquement réservée aux nouvelles immatriculations uniquement.

M. Roulin explique que, lorsqu'une base légale sur l'équipement des véhicules change, elle s'applique généralement aux nouvelles immatriculations. Dans certains cas, une rétroactivité est prévue, imposant que les véhicules déjà en circulation soient également équipés d'ici une date donnée, par exemple 2030. Cela laisse un délai, souvent de plusieurs années, permettant aux véhicules en circulation d'être soit remplacés, soit mis à jour pour se conformer à la réglementation. Il cite également des cas où aucune rétroactivité n'est imposée, comme pour les ceintures de sécurité, où seuls les véhicules nouvellement immatriculés doivent être équipés. Les anciens véhicules, jugés trop complexes ou coûteux à mettre à jour, sont exemptés de cette obligation.

Un député PLR demande si un permis de conduire est requis pour conduire un vélo électrique 45 et l'interroge sur la fréquence des contrôles.

M. Pulh confirme que, oui, cela est nécessaire, car il s'agit d'un cyclomoteur léger. Il répond que ces contrôles incluent non seulement la vérification du permis, mais aussi celle des vélos eux-mêmes, car tous ne sont pas conformes à la limite de 45 km/h.

Le député demande si, proportionnellement, les vélos électriques 45 sont plus accidentogènes que les vélos traditionnels.

M. Roulin explique qu'il serait nécessaire de connaître le nombre exact de vélos 45 ou 25 en circulation par rapport aux vélos normaux pour établir une comparaison précise. Il note toutefois qu'en 2023, il y a eu 240 accidents impliquant des cyclistes musculaires et 200 impliquant des e-bikes, ce qui représente presque une parité. Cependant, il suppose qu'il y a beaucoup plus de cyclistes musculaires en circulation que de cyclistes électriques.

M. Roulin indique que, dans les statistiques actuelles, il n'y a pas de distinction entre les vélos électriques limités à 25 km/h et ceux à 45 km/h.

M. Favre indique qu'il a des précisions à transmettre à la commission sur cette motion suite aux questions que certains commissaires lui avaient posées lors de l'audition du département. Il passe en revue un document contenant les éléments de réponses pour cette motion.

La première question concernait le nombre de sites accidentogènes recensés à Genève. Il indique que, chaque année, l'Office fédéral des routes (OFROU) fait parvenir à chaque canton une liste brute de sites susceptibles d'être des points noirs. Elle est basée sur le nombre d'accidents, ayant fait l'objet d'un rapport de police, dans un secteur. Cette liste doit ensuite être analysée et triée afin d'identifier les sites présentant effectivement des déficits en sécurité routière. La dernière liste transmise par l'OFROU, au printemps 2023, comporte 161 sites sur le canton de Genève (hors autoroutes). Lors de son audition, il avait parlé d'une dizaine de sites urgents qui sont en train d'être traités, mais, pour 2023, 161 sites sont considérés comme accidentogènes et recensés sur Genève par l'OFROU.

La deuxième question concernait la proposition que ces carrefours accidentogènes soient signalés comme surveillés (incitation à de meilleurs comportements). Même s'il n'est pas exclu de faire un teste là-dessus en collaboration avec la police, le département considère que, dans les sites identifiés comme points noirs (qui ne sont pas uniquement des carrefours), les accidents ont des causes multiples. Ils sont toutefois généralement dus à un manque de réaction du conducteur (perte de maîtrise, tamponnement, état de santé). Seuls quelques rares cas sont dus à un mauvais comportement (inobservation de la signalisation ou non-respect d'une priorité). De ce fait, une surveillance continue d'un carrefour n'aurait, selon le département,

presque aucun effet sur le nombre d'accidents. Cela n'empêche pas de faire, à des fins simplement statistiques, un test avec la police.

Une autre question portait sur les critères permettant de définir un carrefour comme accidentogène. Un site est considéré comme un point noir lorsque, dans un rayon de 50 mètres (150 mètres hors localité) et sur une période d'observation de 3 ans, en additionnant le nombre d'accidents avec des blessés légers et en doublant le nombre de ceux avec des blessés graves/morts, une valeur supérieure à 5 est obtenue. Si plusieurs de ces zones se touchent, il n'est considéré qu'un seul point noir étendu pour toutes ces zones. La cause de chaque accident est ensuite recherchée, éventuellement en consultant le rapport de police, afin d'identifier si une amélioration de l'aménagement, de la signalisation ou de l'infrastructure pourraient être mises en œuvre afin de réduire les accidents. Si des mesures sont réalisées, elles sont ensuite observées afin d'évaluer leur pertinence.

Concernant la question sur la situation du boulevard Georges-Favon, il indique que le site fait effectivement partie de la liste des points noirs de l'OFROU. Toutefois, les causes des accidents sont multiples avec une prédominance de touchettes (tamponnement entre voitures ou entre voitures et deux-roues motorisés). Sur les 17 accidents recensés entre 2021 et 2023, seuls trois concernaient des cycles (un cycliste dans un angle mort ; une collision entre deux cyclistes ; un cycliste en état d'ébriété). Un déficit en aménagement pour les cycles sur ce site ne peut donc être identifié. Le site est par ailleurs déjà équipé de *véloSTRAIL*.

Concernant la question sur l'efficacité des colorations sur la réduction des accidents, M. Favre indique que le département n'a pas de données à cet égard. Toutefois, la Conférence Vélo Suisse, association qui coordonne les déplacements de vélos pour le quotidien au niveau suisse, avait fait la prise de position suivante dans le cadre de la consultation fédérale : « Si la qualité de l'infrastructure elle-même compte évidemment beaucoup, sa visibilité et le caractère intuitif de son utilisation sont également essentiels. Un revêtement coloré continu des infrastructures cyclables, tel que déjà utilisé dans de nombreux pays, est informatif pour tous les usagers de la route ; il facilite substantiellement la visibilité et la reconnaissance de la répartition des surfaces routières... ». Sur mandat de l'OFROU, l'union des professionnels de la route (VSS) a publié en 2016 un rapport de recherche sur le trafic cycliste dans les carrefours. Il est basé sur une étude de rapports de recherches internationales et d'observations récoltées en Suisse. Il est relevé dans ce rapport que la coloration des bandes cyclables dans les carrefours n'a pas d'effet clairement démontré sur la sécurité (rapport de recherche 1571 – VSS 2010/204 – chapitre 11).

M. Favre indique qu'à la fin 2023, le réseau cantonal était équipé à 57%, dont 163 km de pistes cyclables et 112 km de bandes cyclables. Le réseau communal était équipé à 49,8%, dont 98 km de pistes cyclables et 114 km de bandes cyclables.

Concernant la question sur les horaires actuels d'accès pour les livraisons, la carte est disponible sur la carte en ligne pour le transport de marchandises. Il faut distinguer les horaires de livraison (tous véhicules confondus) qui ont plutôt vocation à canaliser les nuisances (bruit, utilisation de l'espace public) et les routes restreintes aux poids lourds qui sont plutôt liées à des questions techniques (poids, hauteur, largeur...). Les restrictions poids lourds sont également disponible sur SITG.

Enfin, il avait été question des exigences légales minimales pour les poids lourds concernant les angles morts. Les exigences légales sont issues de l'ordonnance sur les exigences techniques des véhicules qui oblige la présence de rétroviseurs (art. 112). Le règlement CEE-ONU n° 151, du 15 novembre 2019, énonce des prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules à moteur en ce qui concerne le système de surveillance de l'angle mort pour la détection des vélos. Mais ces systèmes ne sont pas obligatoires.

Audition de Pro Vélo Genève

Le vice-président souhaite la bienvenue à Olivier Gurtner, président de Pro Vélo Genève, accompagné de Nataniel Mendoza, secrétaire général de Pro Vélo Genève, et leur cède la parole.

M. Gurtner remercie la commission pour l'invitation. Il indique que Pro Vélo est une association rassemblant plus de 2000 membres, qui se consacre à la promotion de l'utilisation du vélo et qui collabore régulièrement avec de nombreuses communes genevoises ainsi qu'avec le canton en tant qu'interlocuteur légitime. Ces partenariats incluent divers projets tels que des formations et des actions de sensibilisation. Les enjeux principaux de la motion sont axés sur les questions de législation et de sécurité, plutôt que sur des aspects purement politiques. Le texte aborde notamment les interactions entre cyclistes et poids lourds, ainsi que la perception de sécurité, élément déterminant pour encourager l'usage du vélo. Pro Vélo soutient les propositions axées sur la prévention des risques, notamment à travers des initiatives de formation, d'aménagements et de sensibilisation. Avant la pandémie de COVID-19, une collaboration avec l'ASTAG et la police avait été initiée afin de développer une sensibilisation spécifique à destination des chauffeurs de poids lourds. Bien que cette initiative ait été interrompue, son potentiel en matière de sécurité reste prometteur. Les mesures proposées dans

la motion apparaissent pragmatiques. Elles incluent une séparation claire des cyclistes et des véhicules volumineux, des restrictions concernant la circulation des camions dans les rues inadaptées, ainsi que des actions de sensibilisation menées en concertation avec les acteurs concernés. Ces actions visent à formuler des solutions précises et adaptées. Dans une perspective plus large, en lien avec les objectifs climatiques définis par le canton et la Ville de Genève, la réduction du trafic motorisé individuel constitue une priorité. L'augmentation du nombre de cyclistes représente un moyen efficace pour y parvenir, contribuant à fluidifier la circulation et à renforcer le sentiment de sécurité. Encourager la pratique du vélo repose en grande partie sur la mise en place de conditions sécurisantes, élément déterminant pour inciter les usagers potentiels à adopter ce mode de transport. Pro Vélo considère cette motion comme un texte pertinent et pragmatique, se concentrant sur des mesures concrètes et dépassant les clivages politiques.

M. Mendoza souligne les enjeux cruciaux de sécurité liés à la pratique du vélo, notamment en ce qui concerne la cohabitation avec les poids lourds. En 2024, Genève a enregistré 4 décès de cyclistes et 13 décès toutes catégories confondues, marqués par une série noire touchant les deux-roues motorisés en fin d'année. Ces chiffres font de Genève la lanterne rouge de la Suisse en matière de sécurité routière. Au-delà des statistiques, le sentiment d'insécurité joue un rôle majeur, comme le met en lumière l'Observatoire universitaire de mobilité active (OUVEMA) à travers le concept de « presque accidents ». Ces incidents évités de justesse, bien qu'invisibles dans les données officielles, ont des conséquences psychologiques importantes, constituant un frein majeur à la pratique du vélo. La motion aborde des mesures concrètes, notamment la création de pistes cyclables séparées du trafic motorisé. La loi fédérale sur les voies cyclables impose aux cantons de planifier et de construire des réseaux continus et sécurisés d'ici 2042. Cette législation encourage l'intégration des organisations concernées, comme Pro Vélo ou l'ASTAG, dès les phases de planification. Le guide pratique fédéral pour les réseaux cyclables offre des outils concrets, alignés avec les propositions de la motion. De plus, l'exemple de villes européennes comme Oslo, Bruxelles ou Helsinki, qui poursuivent une politique de « Vision Zéro », montre que réduire à zéro les décès sur la route est réalisable grâce à des infrastructures adaptées, la limitation des vitesses et une redistribution réfléchie de l'espace public. Une autre invite concerne l'équipement des poids lourds avec des dispositifs éliminant les angles morts, notamment via des caméras, conformément aux directives européennes. Des solutions complémentaires, telles que l'installation de miroirs sous les feux de signalisation, pourraient également être envisagées pour améliorer la visibilité des cyclistes. Ces dispositifs permettraient d'éviter les accidents causés par des

angles morts lors de manœuvres. Sur le volet sensibilisation, Pro Vélo Genève a déjà collaboré avec la police pour des campagnes comme « Lumière et Giratoires ». Une initiative similaire pourrait être déployée pour favoriser une meilleure compréhension entre cyclistes et chauffeurs de poids lourds, à l'image de la campagne menée par Pro Vélo Zurich, qui a su instaurer un dialogue constructif. Cette approche pourrait s'appuyer sur des partenariats locaux avec des acteurs tels que l'ASTAG. L'importance de statistiques fiables est mise en avant. Les données officielles ne reflètent pas toujours la réalité complète des accidents, incluant ceux qui ne sont pas déclarés ou qui ont été évités de justesse. L'outil Bikeable.ch, récemment enrichi d'une fonctionnalité pour signaler les accidents, offre une piste intéressante. Toutefois, pour maximiser son utilité, un suivi rigoureux est nécessaire. La gestion de ces données pourrait être confiée à une organisation ou une association, comme elle est le lien entre la population, les autorités et les membres concernés. Il conclut en soulignant que ces initiatives, intégrées dans une vision stratégique, pourraient contribuer à une amélioration significative de la sécurité et à une promotion accrue de la pratique du vélo à Genève.

Le vice-président les remercie de leur présentation et cède la parole à une députée S.

Elle souligne que le danger dans la situation routière actuelle a été bien exprimé, mais que cette motion cible spécifiquement les risques liés aux poids lourds, une catégorie bien définie. Elle soulève une réflexion au sein de la commission : le choix de ce focus particulier est-il pleinement justifié, ou conviendrait-il d'élargir la portée de la motion ? Cela poserait la question d'intégrer les problématiques générales de circulation routière et de sécurité des cyclistes sur l'ensemble du réseau cantonal. Néanmoins, elle considère également la pertinence de mettre l'accent sur la présence des poids lourds dans les zones denses du centre-ville, où leur impact sur la sécurité des cyclistes est particulièrement préoccupant.

M. Gurtner souligne l'importance de cibler les poids lourds dans cette motion, car il s'agit d'une catégorie d'usagers souvent sous-représentée dans les discussions sur la sécurité routière, malgré leur rôle essentiel dans l'agglomération. Il insiste sur la pertinence d'adopter des aménagements spécifiques, comme l'installation d'équipements adaptés aux feux de circulation, qui répondent aux enjeux propres à ces véhicules. La sensibilisation est également cruciale, notamment en ce qui concerne les angles morts. Ces derniers représentent un risque tant pour les conducteurs de poids lourds que pour les cyclistes, qui ne mesurent pas toujours la réalité des dangers. Il rappelle qu'un poids lourd peut inclure aussi bien des camions que des bus, renforçant la nécessité de mesures ciblées. Il évoque le problème de

l'adéquation des poids lourds dans certains quartiers. La présence de véhicules de grande taille dans des zones urbaines étroites ou densément peuplées soulève des questions de sécurité pour tous, y compris les piétons, les enfants et les usagers des écoles avoisinantes. Il cite l'exemple des initiatives du département de M. Maudet concernant les dessertes du dernier ou avant-dernier kilomètre, une solution qui pourrait réduire l'utilisation de véhicules disproportionnés en centre-ville. Ces mesures contribueraient à améliorer la sécurité pour tous et à adapter la logistique urbaine aux spécificités des zones concernées.

La députée résume en soulignant qu'il s'agirait d'adopter une approche plus incisive, incluant des interdictions spécifiques sur certains axes et rues pour certaines catégories de véhicules, afin de mieux répondre aux enjeux de sécurité et d'adéquation des infrastructures.

M. Gurtner confirme l'idée d'une approche pragmatique, qui ne consisterait pas à interdire totalement les livraisons, mais plutôt à modérer le volume et le poids des camions dans certains secteurs. Il cite en exemple les réflexions menées par Migros, qui explore des solutions adaptées pour la distribution entre son dépôt principal de La Praille et ses magasins de petite ou moyenne taille, en utilisant des équipements plus appropriés, voire des vélos pour certaines livraisons.

Un député Vert revient sur la problématique des points noirs, en particulier sur la séparation des flux, qui devient difficile à garantir dans le contexte des intersections, sauf à envisager des passages souterrains ou des solutions similaires. Il note que, sauf erreur, les deux accidents mortels impliquant des poids lourds et des cyclistes étaient liés à une configuration similaire : un poids lourd tournant à droite tandis qu'un cycliste circulait sur une piste cyclable adjacente. Il interroge l'association sur les travaux ou réflexions menés concernant ce type de points noirs, où des aménagements pourraient générer de la confusion ou des conflits entre usagers.

M. Mendoza confirme que l'association Pro Vélo, à travers sa commission technique ainsi que la faîtière Pro Vélo Suisse, travaille activement sur les questions d'aménagement des carrefours, reconnus comme des zones à haut risque d'accident. Des collaborations avec la Conférence Vélo Suisse, une association d'ingénieurs, et l'OFROU ont permis d'élaborer des recommandations, notamment à travers un guide de conception des réseaux cyclables et un guide spécifique à la gestion des carrefours. Ces documents proposent des solutions pour réduire les risques d'accident, par exemple lorsqu'un poids lourd tourne à droite sans voir un cycliste.

M. Gurtner ajoute une précision concernant les giratoires : il est explicitement recommandé par la police routière que les cyclistes se positionnent au centre du giratoire et non sur le côté, une pratique parfois méconnue. Pro Vélo mène des actions de sensibilisation sur place en collaboration avec la police pour informer les cyclistes de ces règles.

M. Mendoza nuance ensuite l'affirmation selon laquelle la séparation des flux serait impossible par définition. Bien qu'il soit vrai que certains carrefours posent des défis, il existe une diversité d'aménagements possibles, parfois innovants pour le contexte genevois, qui peuvent améliorer la sécurité sans nécessiter des interventions systématiques comme des passages souterrains. Il insiste sur le fait qu'une exploration approfondie des solutions existantes peut révéler des options adaptées même dans des situations complexes.

Le député s'interroge sur les solutions adaptées pour les carrefours où un virage à droite est possible pour les véhicules motorisés, souvent ralentis par rapport au trafic cyclable. En dehors des sas vélos, il demande s'il existe d'autres aménagements intelligents pour gérer ce type de situation.

M. Gurtner indique que le sas vélo apparaît comme une solution appropriée, car il permet aux cyclistes d'être visibles lorsqu'ils se positionnent devant les véhicules, contrairement à une position latérale où ils sont moins perceptibles.

M. Mendoza souligne qu'il est difficile de fournir une réponse immédiate à cette question. Cependant, il rappelle que la loi sur les voies cyclables stipule que les associations spécialisées doivent être consultées dans le cadre de la planification des aménagements. Ces associations, comme Pro Vélo, jouent un rôle clé en émettant des recommandations et des standards d'aménagement. Ces directives servent de base pour garantir la réalisation d'infrastructures de qualité par le canton.

Le même député indique qu'il vient de découvrir l'application Bikeable.ch et il évoque une initiative similaire menée par Pro Vélo il y a une dizaine d'années, qui consistait à cartographier les points noirs du canton. Il s'interroge sur l'existence de ce document, sur le bilan tiré de ce travail collaboratif, et sur l'efficacité de cette méthode pour améliorer la sécurité.

M. Gurtner répond en affirmant que cette approche permet une analyse pragmatique, basée sur les retours des usagers en situation réelle plutôt que sur des principes théoriques. Ces retours sont croisés avec les données d'accidentologie pour identifier les points les plus dangereux. Pro Vélo a, dans la mesure du possible, relayé ces informations aux autorités et administrations compétentes, notamment l'OCT (office cantonal des transports), en espérant

qu'elles soient accueillies favorablement et qu'un travail conjoint puisse s'engager pour traiter ces problématiques.

M. Mendoza souligne l'importance d'un mandat clair de l'administration pour permettre une collaboration efficace avec les associations. Il précise que, sans cette formalisation, il peut être difficile pour les associations de se faire entendre, non pas en raison d'une mauvaise volonté, mais en raison de la charge de travail importante que doivent gérer les administrations. Un mandat explicite et une identification précise des partenaires officiels sont essentiels pour garantir un travail constructif et productif.

Un député PLR souligne que les véhicules des transports publics, bien plus fréquents en milieu urbain que les camions, posent également des enjeux de cohabitation avec les cyclistes, en particulier sur les voies mixtes partagées. Il demande si des statistiques existent concernant les accidents entre ces véhicules et les vélos, et s'il existe des actions de sensibilisation menées en collaboration avec les TPG. Il mentionne également les plaintes fréquentes des conducteurs des transports publics concernant les cyclistes qui se faufilent entre les véhicules, tout en rappelant les contraintes constantes liées à leur activité en milieu urbain.

M. Gurtner indique que la réalité inverse peut également se produire, avec des bus circulant à grande vitesse et très près des cyclistes, notamment lorsque ces derniers empruntent des voies où leur présence est légitime. Il souligne les contradictions qui peuvent survenir entre les contraintes de temps des transports publics et la sécurité des cyclistes. Il reconnaît l'intérêt d'approfondir ce sujet, rappelant que toute sensibilisation doit être réciproque.

M. Mendoza ajoute que, dans d'autres villes suisses, des collaborations entre les associations Pro Vélo locales et les compagnies de transports publics ont permis de développer des campagnes de sensibilisation spécifiques.

Un autre député Vert évoque deux questions liées au sentiment d'insécurité associé à la pratique du vélo. Bien que les accidents graves impliquant des poids lourds soient rares, l'impact médiatique de ces événements dissuade souvent les parents d'encourager leurs enfants à utiliser le vélo. Il souligne que ce sentiment d'insécurité figure parmi les principales raisons du non-recours au vélo en Suisse et il demande des précisions sur les sources de cette statistique.

M. Gurtner explique qu'une étude, dont il ne se souvient plus si elle est cantonale ou fédérale, a analysé les motivations et les freins à la pratique du vélo, en interrogeant à la fois des pratiquants et des non-pratiquants. Contrairement à des hypothèses intuitives comme les contraintes climatiques ou professionnelles, le facteur principal identifié est la sécurité. Ce constat a

orienté les efforts vers l'amélioration des infrastructures cyclables, comme la Voie Verte, démontrant que des aménagements séparés, continus et sécurisés encouragent fortement l'usage du vélo. Il note que la part modale des cyclistes à Genève est passée de 4,5% à 9% pour les trajets domicile-travail, un bénéfice collectif qui fluidifie également le trafic motorisé, notamment pour les poids lourds et les bus.

M. Mendoza renforce cette analyse en citant une étude menée à Yverdon, qui montre que la baisse de la pratique du vélo chez les jeunes s'explique en grande partie par les interdictions des parents, préoccupés par les dangers perçus. Il souligne l'impact significatif de cette perception négative sur les générations plus jeunes.

Le député s'interroge ensuite sur la collaboration avec l'ASTAG, initialement mise en place pour sensibiliser les chauffeurs de poids lourds. Il demande des précisions sur cette initiative et sur la possibilité de la réactiver, notamment pour les conducteurs plus expérimentés ou formés hors de Suisse, qui ne bénéficient pas toujours des sensibilisations actuelles.

M. Gurtner précise que cette collaboration consistait en une action de sensibilisation incluant des ateliers pratiques, visant à permettre une meilleure compréhension mutuelle entre cyclistes et chauffeurs. Il insiste sur l'importance de ces expériences concrètes pour compléter les consignes théoriques. Bien que l'opération ait été interrompue en raison de la pandémie, il confirme que Pro Vélo pourrait relancer ce projet.

Un député MCG pose deux questions : d'une part, s'il existe des villes en Suisse ayant atteint l'objectif de « zéro mort » sur leurs routes et, d'autre part, si des collaborations avec des homologues d'autres villes sont en place pour progresser vers cet objectif.

M. Mendoza indique ne pas avoir connaissance de villes suisses ayant mis en place une politique de « zéro mort » et atteint cet objectif.

M. Gurtner précise que des échanges existent avec d'autres sections, notamment Lausanne, à travers des événements et des partages d'expériences organisés par Pro Vélo Suisse.

M. Mendoza ajoute que d'autres associations, comme Rue de l'Avenir, documentent les politiques mises en œuvre dans des villes suisses et européennes, contribuant à la diffusion d'exemples et de bonnes pratiques.

Le vice-président revient sur les accidents de cyclistes, demandant des précisions sur les circonstances des quatre décès mentionnés. Il interroge leur lien éventuel avec les poids lourds, afin d'évaluer la pertinence d'élargir le cadre de la motion.

M. Gurtner explique que parmi les quatre cyclistes décédés, deux accidents relevaient de délits de fuite impliquant des véhicules. Il n'a pas de détails précis sur les deux autres cas, car les informations disponibles ne permettent pas toujours de connaître les circonstances exactes des accidents.

(Voir, en annexe 4, la présentation de Pro Vélo Genève.)

Audition de Patrick Rérat, professeur de l'Observatoire universitaire du vélo et des mobilités actives – Ouvema

Le vice-président remercie le professeur Rérat pour sa venue et lui cède la parole.

M. Rérat remercie la commission de l'invitation. Il se présente en indiquant qu'il est professeur de géographie des mobilités et qu'il est le codirecteur de l'Ouvema. L'Observatoire universitaire du vélo et des mobilités actives est un centre de recherche qui a été fondé à l'Université de Lausanne et qui s'intéresse au vélo et aux différentes formes de mobilités actives dont l'un des axes de recherche est la question de la santé et de la sécurité.

Il mentionne qu'un article corédigé avec un médecin spécialisé en santé environnementale a été publié sur ces thématiques. La version française de cet article a servi de base à la dernière invite de la motion.

Il expose plusieurs constats liés à la sécurité des cyclistes. Le premier concerne la distinction entre sécurité objective et sécurité subjective. La sécurité objective est mesurée à travers les statistiques d'accidents, tandis que la sécurité subjective reflète le ressenti des cyclistes. Ce dernier aspect est crucial, car le sentiment d'insécurité constitue un frein majeur au développement de la pratique du vélo, particulièrement en Suisse romande. Une étude réalisée par l'Ouvema, basée sur 14 000 formulaires remplis à l'échelle nationale, a montré que 14% des pendulaires en Suisse ne se sentent pas en sécurité sur leurs trajets domicile-travail. A Genève, ce chiffre dépasse 20%, plaçant le canton parmi les moins bien classés. La ville de Genève occupe la 23^e place sur 24 villes étudiées, avec une perception d'insécurité plus élevée encore. Ces chiffres concernent principalement des cyclistes réguliers, âgés de 25 à 65 ans, et n'incluent pas des catégories comme les enfants, les adolescents ou les seniors, qui pourraient se sentir encore plus vulnérables. Le deuxième constat concerne une évolution en Suisse dans la philosophie des aménagements cyclables. Pendant des décennies, l'idée prédominante était que les cyclistes pouvaient partager la route avec le trafic motorisé, avec des adaptations limitées de la voirie, comme des bandes cyclables sur des tronçons particulièrement complexes. Cette approche est en train de changer, notamment avec la loi fédérale sur les voies cyclables et des documents de

référence publiés par l'Office fédéral des routes. Ces changements s'inspirent des modèles en vigueur depuis des décennies dans des pays comme les Pays-Bas et le Danemark. Ces modèles mettent en avant des infrastructures qui ne sont pas seulement sécurisées, mais également efficaces, confortables, attractives et intuitives. Cette philosophie, qui établit une hiérarchie de critères pour les aménagements, devient progressivement la norme en Suisse.

Il aborde également un changement dans l'approche globale de la sécurité routière. Traditionnellement, la Suisse a privilégié une approche centrée sur l'individu, considérant le vélo comme un choix personnel et responsabilisant les usagers pour leur propre sécurité. Cette approche se reflète dans les campagnes de sensibilisation qui mettent l'accent sur les comportements des cyclistes et des piétons. Par exemple, en Suisse, il est recommandé aux cyclistes de rouler au centre des giratoires pour se rendre plus visibles. Cependant, cette solution repose sur le courage et les compétences des cyclistes pour s'imposer, et ne tient pas compte des infrastructures qui pourraient rendre ces situations moins intimidantes. Il explique qu'une approche systémique, adoptée dans les pays d'Europe du Nord, est en train d'émerger en Suisse. Cette approche part du principe que tous les usagers, qu'ils soient en voiture, à vélo ou à pied, sont susceptibles de commettre des erreurs. La priorité devient alors d'agir sur le contexte, notamment à travers des aménagements qui réduisent les risques d'erreurs ou leurs conséquences. Dans ce cadre, un accident est considéré comme le symptôme d'un problème d'infrastructure plutôt que comme une simple défaillance humaine. Les infrastructures doivent être conçues pour permettre une cohabitation sécurisée, notamment en séparant les flux de circulation et en aménageant les intersections de manière à réduire les vitesses et à maximiser la visibilité des usagers.

En ce qui concerne la cohabitation entre cyclistes et poids lourds, il distingue plusieurs niveaux d'intervention. Les premières mesures, comme les campagnes d'information ou l'apposition d'autocollants rappelant les angles morts sur les poids lourds, sont utiles mais insuffisantes. Des actions de sensibilisation peuvent être menées pour favoriser une meilleure compréhension mutuelle entre les conducteurs de camions et les cyclistes, par exemple à travers des ateliers pratiques où chaque partie découvre les contraintes de l'autre. Il cite également des exemples de campagnes menées ailleurs, comme la mise en scène de dialogues entre cyclistes et chauffeurs pour expliquer leurs comportements respectifs. Au niveau des infrastructures, des aménagements comme les feux cyclables avancés ou les séparations des flux à certaines intersections peuvent améliorer significativement la sécurité. Enfin, des mesures plus structurelles, comme l'installation de systèmes de détection

des angles morts sur les poids lourds ou la restriction de leur accès à certaines zones urbaines, sont envisagées dans plusieurs villes. Il évoque également le potentiel des vélos-cargos pour remplacer une partie des livraisons réalisées par des camions, bien que cette solution ne puisse pas s'appliquer à tous les types de flux logistiques. Il insiste sur l'importance d'une approche combinant sensibilisation, aménagements et technologies pour améliorer la sécurité des cyclistes. Il souligne que des solutions adaptées et bien pensées peuvent encourager la pratique du vélo tout en favorisant une cohabitation harmonieuse entre les différents usagers de la route.

Le vice-président le remercie de sa présentation et cède la parole à un député PLR qui pose deux questions. La première concerne les différences de sécurité cycliste observées sur la carte de la Suisse, où les régions proches des frontières apparaissent moins sûres que l'intérieur du pays. Il demande si les statistiques indiquent que le trafic frontalier est moins attentif aux cyclistes. La seconde question porte sur la densité de Genève, la ville la plus dense de Suisse, où la séparation des flux, comme proposée avec des infrastructures spécifiques, semble difficilement applicable. Il s'interroge sur les solutions envisageables dans un contexte urbain aussi contraint.

M. Rérat répond que la situation des cantons frontaliers ne dépend pas uniquement de leur proximité avec les frontières, mais également des politiques locales de mobilité. Il cite l'exemple de Bâle-Ville, un canton frontalier très urbain et dense où les déplacements à vélo dépassent ceux effectués en voiture. Bâle a adopté depuis longtemps une politique de modération du trafic, avec des zones 20 et 30 et un développement important des pistes cyclables, ce qui a favorisé la pratique du vélo et une meilleure cohabitation entre usagers. Il souligne que les différences entre la Suisse alémanique et la Suisse romande s'expliquent en partie par des choix politiques historiques. En Suisse romande, 4% des déplacements quotidiens sont effectués à vélo, contre 10% en Suisse alémanique et 20% à Bâle. Concernant Genève, il note que la densité et le trafic supplémentaire lié à son rôle transfrontalier compliquent la gestion des flux. Cependant, il mentionne que Paris, bien que plus dense que Genève, a réussi à transformer ses infrastructures cyclables, même si cela reste un sujet de débat. Dans des endroits où l'espace manque, il propose de privilégier des mesures de modération de la vitesse et du volume de trafic. Il évoque également la possibilité de créer des itinéraires alternatifs pour gérer la cohabitation entre usagers. La cohabitation peut être améliorée soit par la séparation des flux, soit par une diminution des vitesses et des volumes de circulation, selon les contraintes spécifiques du territoire.

Un député Vert évoque un passage de l'article rédigé par M. Rérat, cité dans la motion, qui analyse les causes des accidents à vélo. Les statistiques mentionnent notamment l'inattention ou la distraction (19% pour les vélos, 20% pour les vélos à assistance électrique), l'alcool (16% pour les deux catégories), la vitesse (13% et 12%) et une utilisation inadéquate du véhicule (10% et 11%). Une proportion importante, 40%, est classée dans la catégorie « autre ». Il interroge M. Rérat sur les mesures à envisager pour améliorer la qualité des données et rendre les infrastructures urbaines plus sûres et efficaces. Il demande également si des recommandations pourraient être formulées en termes de modifications légales pour obtenir des statistiques plus fiables.

M. Rérat souligne qu'un taux de 40% dans la catégorie « autre » indique un problème sérieux dans la collecte de données. Lorsqu'un questionnaire inclut une option « autre », cette catégorie est généralement marginale (5 à 10%). Un chiffre aussi élevé révèle que des causes importantes ont été omises dans les catégories préalablement définies. Il explique que les statistiques actuelles des accidents ne prennent en compte que les incidents nécessitant une intervention de la police, excluant ainsi les accidents mineurs ou non signalés. Lors d'accidents graves, l'objectif des procès-verbaux de police est principalement de déterminer les responsabilités juridiques et financières, ce qui biaise les données. Si un cycliste est seul impliqué, l'accident est souvent attribué à une perte de maîtrise, sauf en présence de circonstances évidentes comme de l'huile sur la chaussée. Lorsque plusieurs usagers sont impliqués, la police se concentre sur la responsabilité principale, sans chercher à analyser la chaîne d'événements ayant conduit à l'accident. Il mentionne que le canton de Zurich est une exception en Suisse, car un certain nombre d'accidents y font l'objet d'analyses approfondies, qui vont au-delà des simples procès-verbaux. Ces analyses permettent d'interroger les personnes impliquées pour mieux comprendre les circonstances de l'accident et d'identifier des enseignements à intégrer dans l'aménagement des infrastructures. Selon lui, les statistiques actuelles, limitées à la responsabilité immédiate, ont une utilité très faible pour améliorer la sécurité.

Le député demande si M. Rérat recommande d'adopter une approche similaire à celle de Zurich au niveau cantonal ou fédéral. Il s'interroge également sur le cadre juridique applicable.

M. Rérat confirme que cette approche relève d'un cadre fédéral, fixé par l'OFROU. Il mentionne des recherches mandatées par le BPA, dans lesquelles il a préconisé la réalisation d'analyses approfondies pour mieux comprendre le déroulement des accidents et traduire ces enseignements dans la conception des infrastructures.

Le député demande si ces analyses représentent un coût important.

M. Rérat explique que Zurich réalise ce type d'analyses et qu'il serait utile de se renseigner auprès de ce canton pour en connaître les coûts. Il évoque également des exemples en France, où des analyses très détaillées sont effectuées, mobilisant des équipes comprenant des psychologues et des médecins. Ce modèle, bien qu'efficace, est coûteux. Il estime que des approches moins onéreuses pourraient être envisagées.

Le député demande si M. Favre a des contacts avec des homologues à Zurich pour approfondir ce sujet.

M. Favre indique qu'il ne souhaite pas intervenir sur ce point, mais précise que le réseau cyclable zurichois n'est pas exemplaire et est même moins développé que celui de Genève. Il préfère éviter toute comparaison de ce type.

M. Rérat reconnaît que les habitants de Zurich expriment une insatisfaction vis-à-vis de leur réseau cyclable, mais souligne que, dans le cadre d'une enquête réalisée avec le BPA, Zurich était le seul canton à aller au-delà des statistiques standard pour analyser les accidents de manière plus approfondie.

Une députée PLR interroge M. Rérat sur la distinction entre sécurité objective et subjective. Elle demande s'il est possible de déterminer si les cyclistes genevois sont réellement exposés à un danger accru ou si leur sentiment d'insécurité résulte d'un climat anxiogène, plutôt que de conditions objectives.

M. Rérat répond qu'il est difficile de répondre à cette question. Les statistiques de sécurité objective reposent uniquement sur les données d'accidents, mais celles-ci ne reflètent pas toujours l'exposition réelle au risque. Il donne l'exemple de Lausanne et Berne : Berne enregistre plus d'accidents que Lausanne, mais cela s'explique par une différence dans la part modale des déplacements à vélo (4% à Lausanne contre 19% à Berne). La comparaison est donc biaisée si l'exposition au risque, c'est-à-dire le volume total de déplacements à vélo, n'est pas prise en compte. Il souligne que, bien qu'il existe des estimations d'exposition au risque à l'échelle suisse, ces données présentent une marge d'erreur significative. A l'échelle de Genève, les informations sur les distances parcourues à vélo sont insuffisantes pour tirer des conclusions précises.

La députée poursuit en soulignant que l'approche présentée par M. Rérat met en avant un dysfonctionnement systémique plutôt qu'une responsabilité individuelle. Elle évoque l'idée que, dans le contexte de la motion, les camions sont perçus comme les principaux responsables des dangers pour les cyclistes, avec une opposition caricaturale entre le « méchant camion » et le « cycliste vulnérable ». Elle demande si cette vision correspond à la réalité et si le travail

sur les interactions avec les camions constitue la priorité pour améliorer la sécurité des cyclistes.

M. Rérat répond que, dans les débats actuels et les campagnes de sécurité routière, l'accent est souvent mis sur les comportements des cyclistes, alors que les responsabilités des autres usagers sont rarement abordées. Il insiste sur le fait que la responsabilité est partagée entre tous les usagers de la route et que des efforts doivent être faits pour promouvoir une compréhension mutuelle. Cependant, il note que les conséquences des accidents diffèrent selon le type d'utilisateur impliqué. Les risques provoqués par un cycliste sont généralement limités, tandis qu'un choc impliquant un véhicule motorisé, et plus encore un camion, entraîne souvent des conséquences graves, voire mortelles. Il ajoute que la plupart des mesures pour améliorer la sécurité cycliste doivent agir en amont, comme l'installation de sas vélos, les dispositifs de détection d'angles morts, la séparation des flux ou des aménagements spécifiques pour les virages à droite. Ces mesures, qui visent à réduire les risques à la source, sont plus efficaces que de simplement demander aux chauffeurs de camion de faire attention. Si cette sensibilisation reste nécessaire, elle prendra du temps à produire des effets significatifs. Mais on peut se dire, si on met un sas devant, si on sépare les flux, si on équipe les camions de dispositifs de détection d'angles morts, qu'on ne se base pas en priorité sur l'individu en espérant que cet individu ne soit pas fatigué, mais bien conscient et que son attention ne soit pas attirée vers quelque chose d'autre.

Un autre député Vert pose une question d'ordre historique et juridique. Il mentionne avoir lu que le code de la route a été historiquement conçu pour les véhicules automobiles, les autres usagers, comme les cyclistes et les usagers de mobilités actives, s'y voyant appliquer des règles par défaut. Il demande si cette analyse est correcte et, dans le cas où elle le serait, quelles mesures pourraient être envisagées pour rééquilibrer la législation, notamment à un niveau fédéral, afin de garantir une égalité entre les différents usagers de la voirie.

M. Rérat confirme que le code de la route est le fruit de décisions politiques qui ont historiquement favorisé les véhicules motorisés. Il cite l'exemple du passage piéton, qui a initialement été conçu pour fluidifier le trafic automobile en obligeant les piétons à céder la priorité. Ce n'est qu'au milieu du XX^e siècle que cette règle a été modifiée pour accorder la priorité aux piétons. Il évoque également des mesures présentes dans d'autres pays mais absentes en Suisse. Par exemple, en Espagne, une distance minimale de 1,5 mètre doit être respectée lors du dépassement d'un cycliste, alors qu'en Suisse, le pouvoir politique n'a pas introduit de règle similaire dans le code de la route. Ces exemples illustrent que les règles de circulation peuvent évoluer en fonction

des choix politiques et des contextes culturels. Il souligne que l'adaptation des infrastructures et de la législation reste progressive. Des mesures comme le « tourner à droite » pour les cyclistes, déjà en vigueur dans certains pays, sont des exemples de ces évolutions potentielles. Cependant, il indique que de telles adaptations nécessitent une volonté politique forte pour intégrer ces changements dans le cadre légal suisse et rééquilibrer les droits et obligations des différents usagers de la route.

(Voir, en annexe 5, la présentation du P^r Rérat de l'OUVEMA.)

Le vice-président remercie l'auditionné, le libère et invite M. Favre à apporter les compléments qu'il souhaite.

Ce dernier réagit aux propos de M. Rérat en soulignant plusieurs points d'intérêt, mais aussi certaines approximations. Il mentionne que les situations à Genève et à Bâle-Ville ne sont pas comparables, malgré la présence de nombreux frontaliers dans les deux régions. Les configurations urbaines et les enjeux de mobilité y sont fondamentalement différents. Il corrige également une affirmation concernant la part modale du vélo en Suisse romande, et plus particulièrement à Genève. Il précise que les chiffres évoqués par M. Rérat reposent sur des moyennes. Contrairement à ces données, il note que Genève a fait d'importants progrès en matière de pistes cyclables ces dernières années, soutenus par une forte volonté politique et une tension significative entre les différents usagers de la route, comparable, voire supérieure, à celle observée à Zurich. Il reconnaît l'expertise de l'auditionné, mais considère qu'il est important de nuancer certains raccourcis pris lors de son intervention. Il revient sur la question soulevée par la députée PLR concernant la distinction entre sécurité subjective et objective. Selon lui, Genève souffre effectivement d'une perception subjective négative en matière de sécurité, un problème qui ne se reflète pas nécessairement dans les statistiques d'accidents. Ce constat souligne l'importance de mener des campagnes de sensibilisation pour promouvoir une meilleure compréhension entre les usagers, sans stigmatiser un mode de transport en particulier. Il souligne également que, selon les données de Pro Vélo, la part modale du vélo à Genève a presque doublé depuis la pandémie, ce qui montre une dynamique positive. Toutefois, il estime que l'analyse comparative entre la Suisse romande, la Suisse alémanique et les pays du Nord doit être menée avec prudence, en tenant compte des spécificités locales. Il évoque ensuite la question des infrastructures, notamment le « tourner à droite » pour les cyclistes. Bien que cette mesure puisse fluidifier le trafic, il la considère comme potentiellement accidentogène si elle n'est pas accompagnée d'aménagements adaptés, comme des sas vélos. Il indique qu'à Genève, certaines installations de ce type ont été retirées après des retours négatifs, en raison d'une mise en œuvre trop rapide ou d'un manque de

sensibilisation. Il souligne que la prudence est essentielle dans l'introduction de telles mesures pour éviter des conséquences non maîtrisées. Il reconnaît les apports de l'intervention de M. Rérat, mais insiste sur la nécessité de considérer les spécificités locales et de nuancer certaines généralisations concernant les pratiques en Suisse romande et en Suisse alémanique. Il rappelle que des efforts significatifs sont déjà en cours à Genève pour améliorer la sécurité et encourager la pratique du vélo.

Un député Vert demande si le département éprouve le besoin de disposer de statistiques complémentaires pour améliorer la sécurité et la gestion des mobilités actives. Il s'interroge sur la nécessité d'un soutien pour obtenir des données supplémentaires et aimerait donc savoir si les besoins en chiffres et analyses sont déjà satisfaits et sous contrôle.

M. Favre indique qu'il reviendra le cas échéant avec des besoins concrets après consultation de ses équipes. Il précise que l'analyse principale des accidents est réalisée par la police. Il illustre la différence entre insécurité subjective et insécurité objective avec deux exemples. A Cornavin, malgré un sentiment généralisé d'insécurité parmi les usagers, les données montrent qu'aucun accident significatif ne s'y produit. De même, la Voie Verte est un espace où de nombreux usagers ressentent une insécurité subjective, mais qui n'est pas classé comme un lieu particulièrement accidentogène.

Audition de l'ASTAG et de l'UPSA

La présidente souhaite la bienvenue aux auditionnés, Andrea Genecand, président de la section genevoise de l'Association suisse des transports routiers (ASTAG-section Genève), Milos Blagojevic, secrétaire général de l'ASTAG-section Genève, Urs Burger, président de la section genevoise de l'Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA-GE), et Fabien Bonelli, responsable de la commission « politique » et membre du comité de l'UPSA-GE, et leur cède la parole.

M. Genecand remercie la commission de les recevoir en audition. L'Association suisse des transports routiers (ASTAG), représentant les professionnels du transport chargés de l'approvisionnement quotidien du canton, intervient au nom de la section Genève.

Concernant la sécurisation de la circulation des vélos sur la voirie, il indique que l'ASTAG reconnaît l'intérêt du principe, notamment en raison des difficultés de cohabitation entre les mobilités actives et les TIM. Il relève toutefois certains points de la motion qui lui semblent aller à l'encontre du cadre législatif et qui lui apparaissent disproportionnés. Il évoque en particulier la disposition qui imposerait aux entreprises de transport de faire circuler leurs

véhicules avec deux personnes à bord, soit un chauffeur et un aide-chauffeur. Il explique que l'objectif de cette mesure est d'améliorer la vigilance grâce à une seconde personne pouvant détecter d'éventuels dangers pour les cyclistes. Il souligne néanmoins plusieurs problématiques liées à cette exigence. Tout d'abord, il relève qu'un équipage de deux personnes dans un véhicule peut entraîner une baisse d'attention, car la présence d'un second individu peut être source de distraction. Ensuite, il met en avant l'impact économique d'une telle mesure : dans le transport local de marchandises, le coût du chauffeur représente environ 60% des charges d'exploitation. Obliger à la présence d'un aide-chauffeur aux heures de pointe entraînerait une augmentation automatique du coût du transport de 60%, soulevant ainsi une question évidente de proportionnalité par rapport aux objectifs de la motion.

Il soulève également un problème lié à la hiérarchie du réseau routier. Il explique que la motion prévoit d'interdire aux poids lourds d'emprunter certains axes comportant des bandes cyclables non sécurisées, ce qui aboutirait à un report du trafic sur d'autres routes. Il considère que cette situation remettrait en cause la hiérarchie du réseau routier, alors que la volonté politique actuelle vise à canaliser le trafic sur des axes précis plutôt qu'à le disperser. Il aborde la question du gain de temps évoqué par la motion, qui suggère qu'un second chauffeur pourrait permettre une optimisation des trajets. Il précise que les conducteurs sont soumis à une réglementation stricte limitant leur temps de conduite à 4h30 en continu, suivi d'une pause obligatoire de 45 minutes. Dans un pays de la taille de la Suisse, il estime que l'ajout d'un second chauffeur n'entraînerait pas de gain de temps significatif sur les trajets, ce qui limite l'intérêt pratique de cette mesure.

Concernant le PL 13401 qui concerne la délégation du contrôle technique des véhicules, il précise qu'il se concentrera uniquement sur les véhicules poids lourds. Il rappelle que ces véhicules sont soumis à un contrôle technique obligatoire chaque année. Il indique que l'ASTAG a constaté certaines lacunes au sein de l'office cantonal des véhicules en matière de contrôle technique. Selon lui, les contrôleurs ne disposent pas toujours des compétences nécessaires pour évaluer correctement l'état des poids lourds. Il donne pour exemple des situations où certains contrôleurs ne parviennent pas à distinguer le tonnage des camions qu'ils inspectent, ne sachant pas s'ils ont affaire à un 18, 25, 30 ou 40 tonnes. Il estime que cette situation soulève des interrogations quant à la formation du personnel chargé des contrôles. Il souligne également que la délégation du contrôle technique aux garagistes permettrait d'éviter certaines redondances. Il rappelle que les véhicules poids lourds sont systématiquement entretenus en garage avant de passer le contrôle technique et que d'importants frais d'entretien y sont engagés de manière préventive,

l'objectif étant d'assurer leur bon état et d'éviter toute panne durant l'année en cours. Il considère donc que la délégation du contrôle aux garagistes, qui possèdent les compétences techniques requises, serait une solution intéressante. Il suggère qu'une telle mesure puisse être mise en place à titre d'essai.

Un député S questionne l'impact financier évoqué par M. Genecand, en particulier l'augmentation des coûts du transport de 60%. Il souhaite obtenir une clarification sur la proportion réelle de cette augmentation. Il revient également sur la question de la séparation des flux, soulignant que, si cette séparation est souhaitée, elle implique que les livraisons devront être effectuées différemment dans les zones réservées aux mobilités actives. Il demande si l'ASTAG est prête à accepter cette réalité et l'augmentation des coûts qui en découlerait.

M. Genecand répond que séparer les flux est une chose, mais qu'il est nécessaire de distinguer les transports professionnels des transports individuels motorisés. Il insiste sur le fait que l'utilisation de poids lourds est incontournable pour assurer l'approvisionnement des marchandises. Il estime donc qu'un accès doit impérativement être maintenu pour les entreprises de transport, afin de permettre la livraison des habitants, des commerces et des entreprises.

Le député poursuit en questionnant la possibilité d'autoriser les transports professionnels à accéder à l'ensemble de la ville tout en séparant les flux. Il demande si l'ASTAG considère que toutes les livraisons doivent être effectuées directement dans toutes les rues ou si un modèle de livraison à pied sur les derniers mètres pourrait être envisagé.

M. Genecand rappelle que toutes les rues doivent de toute façon rester accessibles aux SIS, ce qui signifie qu'elles doivent également l'être pour les poids lourds de transport. Il précise que l'acheminement des marchandises doit se faire au plus proche du point de livraison, car la nature des biens transportés ne permet pas toujours une distribution en plusieurs étapes. Il donne l'exemple d'un membre de l'ASTAG chargé de livrer 120 tonnes de parois murales pour un chantier de rénovation de Confédération Centre au centre-ville. Dans ce cas précis, l'accès direct au site est indispensable, car il n'est pas possible d'adapter la livraison à des véhicules plus légers. Il mentionne également avoir participé à une table ronde chez Modus, où un consensus avait été trouvé sur l'usage des vélos-cargos pour certains types de livraisons. Toutefois, il précise que cette solution reste marginale et ne concernerait, à terme, que 3% des marchandises livrées.

Le député donne ensuite l'exemple des livraisons à domicile pour les particuliers, où de nombreux véhicules circulent pour acheminer de petits colis. Il suggère que ces livraisons pourraient être mieux planifiées.

M. Genecand répond que ces livraisons ne sont pas facilement planifiables. Il cite l'exemple d'un de ses clients qui effectue entre 2000 et 2500 livraisons par jour. Selon lui, ces livraisons ne sont connues qu'à 21h la veille ou à 5h le matin même, ce qui rend toute planification rigide difficile. Il insiste sur la nécessité d'une grande flexibilité pour assurer des livraisons en temps et en heure. Il conclut en expliquant que la multiplication des acteurs et la densité des commandes par mètre carré à Genève créent un modèle logistique qui, bien qu'optimisable, demeure complexe et systémique.

Un député Vert évoque une proposition formulée par Pro Vélo lors de leur audition la semaine précédente, qui consiste à installer des miroirs sous les feux de signalisation pour réduire les angles morts. Il demande l'avis de l'ASTAG sur cette mesure.

M. Genecand répond que tout aménagement permettant une meilleure visibilité est pertinent et il rappelle l'importance de la sécurité routière.

Le député demande si la Suisse s'aligne généralement sur la législation européenne en matière d'équipements de sécurité pour les poids lourds. Il interroge également M. Genecand sur l'opportunité d'une subvention pour aider les transporteurs à équiper leurs véhicules de systèmes de détection des angles morts.

M. Genecand indique qu'il n'a pas connaissance de la faisabilité technique d'une telle mesure et estime qu'il conviendrait de consulter les constructeurs pour déterminer s'il est possible d'adapter les anciens véhicules aux nouveaux systèmes de détection. Il exprime des doutes quant à cette possibilité, en raison de la complexité technologique de ces dispositifs.

M. Bonelli intervient pour préciser que, bien qu'il s'agisse de caméras de petite taille, leur installation nécessiterait des modifications importantes sur les véhicules. Il explique qu'il faudrait ouvrir une partie conséquente du camion pour mettre en place ces dispositifs. Il ajoute que la mise en place d'une subvention de l'Etat devrait être significative pour compenser ces coûts, qui pourraient s'élever à 10 000-15 000 francs par véhicule. Il s'interroge sur la pertinence d'un tel investissement pour couvrir un seul angle mort.

Le député mentionne un projet de collaboration conjointe entre l'ASTAG et les associations cyclistes visant à sensibiliser à la problématique des angles morts. Il explique que cette initiative aurait un double objectif : sensibiliser les cyclistes aux dangers liés aux angles morts et former les chauffeurs de poids lourds, en particulier ceux ayant obtenu leur permis il y a plusieurs années ou

à l'étranger, afin de prévenir les accidents mortels. Il demande si l'ASTAG serait disposée à collaborer à un programme de sensibilisation conjoint avec les associations de mobilité douce.

M. Genecand rappelle que les chauffeurs professionnels sont soumis par la loi à une journée de formation continue obligatoire par an. Ces formations, appelées cours ETR, couvrent différents thèmes. Il estime qu'il serait plus simple d'intégrer un module spécifique sur la sensibilisation aux angles morts au niveau fédéral, afin que les entreprises puissent choisir ce cours et le dispenser à leurs chauffeurs.

Un député PLR intervient sur la question de l'utilisation des voies de bus par les transports professionnels. Il demande si l'ASTAG serait favorable à une ouverture générale à tous les transports professionnels ou si l'accès serait limité à certains métiers ou domaines spécifiques.

M. Genecand répond que cette question sera étudiée dans les mois à venir, notamment dans le cadre de la collaboration avec l'OCT. Il précise qu'une étude a été commandée afin de définir précisément ce qui relève des transports professionnels et de proposer des critères clairs. Il ajoute que l'objectif est de favoriser les transports professionnels privés tout en déterminant les activités qui pourraient être incluses dans cette catégorie. Il conclut en indiquant qu'aucune réponse définitive ne peut être donnée à ce stade et que cette réflexion est en cours.

Un député UDC intervient au sujet de la M 3039 et questionne la distance maximale acceptable pour les livraisons. Il indique que, dans le cadre des discussions sur le réaménagement de Rive, la Ville de Genève estime qu'un déplacement de 300 mètres avec un transpalette est faisable et acceptable. Il demande l'avis de l'ASTAG sur cette estimation.

M. Genecand répond que cette distance n'est pas idéale. Il prend l'exemple de Rive et précise que, dans ce cas précis, la distance réelle à parcourir n'atteint pas 300 mètres.

Le député poursuit sur le PL 13401 et mentionne les recherches effectuées sur la délégation du contrôle technique. Il indique que le TCS pratique ce type de délégation et il demande si, dans les cantons qui délèguent le contrôle, l'ASTAG applique systématiquement cette démarche.

M. Genecand explique que l'ASTAG ne fonctionne pas de la même manière que le TCS. Il rappelle que le droit fédéral exige que le contrôle des poids lourds soit effectué par un fonctionnaire. Il souligne toutefois que la problématique principale concerne l'espace disponible et les infrastructures en place. Il estime qu'une réflexion doit être menée pour maximiser l'utilisation

des infrastructures existantes. Il ajoute que les professionnels consultés par l'ASTAG possèdent les compétences nécessaires pour effectuer ces contrôles.

M. Blagojevic revient sur la question des 300 mètres de distance et évoque la problématique du ramassage des poubelles, soulignant que parcourir une telle distance avec une palette peut s'avérer compliqué.

M. Genecand précise que, pour le réaménagement de Rive, des points de collecte accessibles aux poids lourds ont été prévus. Il indique que des solutions ont donc été réfléchies afin de faciliter la logistique dans ce secteur.

La présidente cède la parole à l'UPSA afin de les entendre sur le PL 13401.

M. Burger précise que l'UPSA intervient uniquement sur le PL 13401, qui prévoit une délégation partielle du contrôle technique des véhicules à des acteurs privés. Il rappelle le contexte actuel, en expliquant que les contrôles des véhicules suivent un rythme de 5 ans, 3 ans, puis 2 ans, et que le retard accumulé dans ces contrôles est aujourd'hui de 3 à 4 ans. Il souligne que de nombreux véhicules circulent sans être contrôlés en raison de cette situation. Il annonce que l'UPSA s'oppose au PL 13401 pour plusieurs raisons. Selon lui, le principal problème réside dans l'avenir proche, car à partir de 2023, les véhicules seront équipés d'une trentaine de systèmes d'aide à la conduite qui devront être contrôlés. Il constate que le Bureau des autos n'a actuellement ni les ressources humaines ni l'appareillage nécessaire pour effectuer ces vérifications. Il souligne qu'une délégation partielle du contrôle existe déjà, puisque l'UPSA effectue les premiers contrôles des véhicules neufs. Il rappelle qu'à l'origine, huit garages (dont le TCS) participaient à ces contrôles, mais qu'il n'en reste aujourd'hui plus que trois, en raison d'un manque de rentabilité. Il explique que, pour mettre en place la délégation prévue par le PL 13401, il faudrait trouver des opérateurs capables d'investir dans l'achat d'équipements de contrôle, ce qui représente un coût élevé pour les garages, qui manquent déjà d'espace pour ce type d'activité. Il précise que les contrôles sont facturés dès 70 francs, une somme insuffisante pour garantir leur rentabilité, ce qui explique l'abandon progressif de cette activité par de nombreux garages. Il indique que l'UPSA n'est pas opposée à une réforme, mais qu'elle préconise plutôt une aide au Bureau des autos. Il rappelle que les garages effectuent déjà des contrôles des systèmes d'aide à la conduite à la demande des constructeurs et que les mécaniciens sont formés pour cela. Il suggère d'exploiter cette expertise existante plutôt que d'imposer une nouvelle structure de délégation coûteuse et peu viable.

M. Bonelli complète en évoquant un autre obstacle majeur : les licences logicielles nécessaires pour accéder aux systèmes électroniques des véhicules. Il explique que chaque marque impose des licences spécifiques et que leur coût

est très élevé. Il prend l'exemple du groupe Volkswagen (VW, Audi, Seat, Skoda), dont les licences annuelles coûtent entre 15 000 et 20 000 francs. Il ajoute qu'en multipliant ce coût par le nombre de marques présentes sur le marché, on atteint rapidement une dépense de 100 000 francs par an uniquement pour l'outillage de diagnostic.

M. Burger suggère une alternative à la délégation prévue par le PL 13401 : la mise en place d'un carnet de sécurité basé sur les contrôles déjà effectués par les garages lors de l'entretien des véhicules. Il explique que ces vérifications sont obligatoires et effectuées sous l'autorité des constructeurs. Il propose que cette procédure soit reconnue et intégrée dans le dispositif de contrôle officiel, tandis que le Bureau des autos continuerait à assurer les contrôles habituels.

M. Bonelli souligne qu'un autre enjeu majeur concerne la formation du personnel. Il rappelle que les systèmes de sécurité des véhicules évoluent constamment et que les mécaniciens suivent chaque année des formations de mise à niveau pour rester à jour sur ces évolutions technologiques. Il insiste sur le fait que les garages ont déjà réalisé des investissements conséquents en matière d'outillage et de formation. Il évoque également l'expérience passée des garages dans la délégation de certaines tâches, comme le carnet antipollution, qui était autrefois géré directement par les garages. Il estime que de nombreuses tâches sont déjà externalisées aux garages de manière informelle et rappelle que, contrairement aux poids lourds, les mécaniciens sont bien formés pour les véhicules légers et de tourisme. Il met en évidence les limites du système actuel, notamment la pression temporelle sur les contrôleurs, qui disposent de 15 à 18 minutes maximum par véhicule et effectuent entre 15 et 20 contrôles par jour. Cette cadence élevée entraîne inévitablement des erreurs. Il mentionne des cas où des véhicules passent le contrôle technique malgré des défauts de sécurité, tandis que d'autres, pourtant bien entretenus, sont recalés pour des détails mineurs, selon le contrôleur sur lequel le client tombe. Il insiste sur l'investissement considérable que représenterait la création de nouveaux centres de contrôle privés conformes aux standards des marques. Selon lui, un garage aux normes nécessiterait un investissement de 30 à 50 millions de francs, ce qui explique la rareté de nouvelles grandes structures, hormis celles créées par de grands groupes. Il met en garde contre le risque qu'un prestataire externe, hors de Suisse, tente de s'implanter sur ce marché sans pouvoir garantir la viabilité financière à long terme. Il craint que des entreprises s'engagent dans cette activité, puis fassent faillite après deux ans, laissant des coûts importants à la charge du secteur. Il propose donc d'exploiter les infrastructures et les compétences déjà présentes dans les garages existants, en maintenant un contrôle allégé par l'Etat pour

garantir la qualité des vérifications. Il conclut en appelant à une réflexion plus large sur la manière de tirer parti de l'économie actuelle et des investissements déjà réalisés par les garages, afin d'établir une synergie efficace entre l'Etat et les professionnels du secteur.

Un député UDC souligne que plusieurs éléments négatifs ont été mentionnés concernant la délégation du contrôle technique. Il interroge l'UPSA sur le fonctionnement des autres cantons qui ont adopté une délégation totale, citant en exemple Zurich, où le système fonctionne bien. Il demande si l'UPSA serait davantage favorable à une délégation ciblée, dans laquelle chaque concessionnaire effectuerait les contrôles techniques uniquement pour ses propres marques.

M. Burger confirme cette approche et précise qu'il n'est pas certain que la délégation soit totale dans tous les cantons mentionnés dans le projet de loi.

Le député UDC répond que ces éléments ont été intégrés dans la rédaction du projet de loi sur la base des recherches effectuées.

M. Bonelli explique que les contrôles techniques actuels concernent principalement des éléments simples tels que l'usure des freins, des pneus et la vérification de la carrosserie. Il ajoute qu'à l'époque où la délégation a été mise en place, les investissements en matériel pouvaient être amortis sur une longue durée, sans les contraintes actuelles liées aux licences logicielles. Il met en garde contre l'évolution rapide des technologies de sécurité dans les véhicules, qui nécessitent des investissements toujours plus lourds. Il s'interroge sur la viabilité à long terme du système actuel, soulignant qu'avec l'augmentation des coûts liés aux licences et à l'équipement, le modèle économique des contrôles techniques pourrait devenir insoutenable dans les dix prochaines années, même dans les cantons ayant adopté une délégation totale.

Le député demande si une délégation ciblée, où seuls les concessionnaires pourraient effectuer les contrôles sur leurs propres marques, serait une solution acceptable.

M. Bonelli répond que les marques imposent déjà une formation spécifique à leurs mécaniciens, ce qui plaide en faveur d'une telle solution. Il estime qu'ouvrir cette délégation à n'importe quel garage, sans spécialisation, poserait des problèmes.

Le député souligne que, si l'Etat devait lui-même investir pour contrôler toutes les marques et tous les modèles de véhicules, cela représenterait des centaines de millions de francs d'investissement.

M. Bonelli admet qu'un tel investissement serait intelligent et nécessaire, mais note qu'aucune discussion approfondie n'a encore eu lieu sur la manière

dont les contrôles techniques seront organisés à l'avenir. Il considère que cette question doit être soulevée au niveau fédéral et il salue l'initiative actuelle de réflexion sur le sujet.

M. Burger ajoute que, de toute façon, l'Etat ne peut pas se permettre d'investir pour chaque marque.

M. Bonelli insiste sur le coût élevé des investissements en matériel et en formation pour les garages. Il précise que la formation d'un expert du Bureau des autos coûte environ 100 000 francs, auxquels s'ajoute le coût du temps où l'employé n'est pas productif, ce qui double quasiment la somme. Il estime que cela explique pourquoi de moins en moins de personnes se forment à cette fonction. Il suggère qu'il serait intéressant d'étudier la moyenne d'âge des experts dans les cantons ayant adopté la délégation, car il soupçonne que cette profession attire de moins en moins de jeunes. Il illustre son propos en expliquant que les jeunes mécaniciens qu'il forme préfèrent se spécialiser dans le diagnostic et l'informatique automobile plutôt que dans des tâches répétitives comme la vérification des freins.

(Voir, en annexe 6, la prise de position de l'ASTAG concernant la M 3039 ainsi que le PL 13489 et le PL 13401.)

Un député PLR considère que la commission dispose dorénavant d'éléments suffisants pour se prononcer sur la motion. Il relève que les accidents impliquant des poids lourds et des cyclistes sont très rares, avec une moyenne de quatre par an. Il juge que les mesures demandées par la motion sont disproportionnées par rapport au niveau de risque observé. Il estime que la motion cible mal le problème, car les poids lourds et les professionnels ne sont pas les principaux responsables des accidents. Selon lui, il serait plus pertinent de cibler l'ensemble des véhicules motorisés et les cyclistes. Il affirme que le groupe PLR est prêt à voter la motion sans procéder à d'autres auditions.

Un député S se déclare également prêt à voter, jugeant qu'aucune audition supplémentaire n'est nécessaire. Toutefois, il s'oppose à l'idée que les accidents impliquant des poids lourds et des cyclistes sont négligeables. Il rappelle que ces accidents sont souvent graves et peuvent être mortels, et qu'il est erroné de minimiser leur importance ou de rejeter la responsabilité principalement sur les cyclistes.

Un député UDC, relève que les statistiques de la police montrent une augmentation des accidents impliquant les mobilités douces entre elles (vélo contre vélo, vélo contre piéton, trottinette contre piéton). Il reconnaît que les collisions mortelles sont regrettables, mais considère que la législation en vigueur en matière de sécurisation du réseau cyclable est déjà suffisante. Il

critique la motion, estimant qu'elle est mal ciblée et qu'elle fait peser une responsabilité excessive sur les poids lourds. Il souligne également que la proposition d'imposer deux conducteurs par véhicule engendrerait une augmentation des coûts de transport de 60%, ce qui aurait des répercussions économiques importantes. Pour ces raisons, il juge la motion disproportionnée et ne peut y adhérer.

Un député du Centre considère que la motion contient des idées de bon sens, mais estime que seule l'invite visant à renforcer la signalisation aux points accidentogènes est pertinente, bien que le département ait déjà pris des mesures en ce sens. Il estime que les autres propositions sont difficilement applicables et qu'elles dépendent de nombreux facteurs échappant au contrôle du canton. Il se dit prêt à voter la motion immédiatement, sans audition supplémentaire.

Un député Vert considère que la première invite, qui concerne la séparation des flux, est consensuelle. Il reconnaît que l'invite visant à imposer deux conducteurs par poids lourd peut paraître disproportionnée. Il relève que si le nombre d'accidents impliquant des poids lourds et des cyclistes est heureusement faible, leur impact reste fort car le sentiment de danger associé contribue à dissuader les Genevoises et les Genevois à se déplacer à vélo, moyen de transport efficace, non polluant, peu consommateur d'espace de voirie et bénéfique pour les finances publiques.

Discussion et votes

La présidente ouvre la discussion sur la M 3039 et cède la parole à un député Vert qui explique que, suite aux auditions et aux débats menés, il propose de revoir les ambitions initiales de la motion en abrogeant la moitié des invites, notamment les éléments ayant été jugés disproportionnés ou déjà couverts par les dispositifs existants. Concernant l'invite n° 3, il propose de supprimer la proposition initiale d'installer des feux tricolores ou clignotants aux points accidentogènes, au profit d'une nouvelle solution : l'installation de miroirs, proposition de Pro Vélo validée par l'ASTAG. Pour l'invite n° 4, qui porte sur la promotion et le bon fonctionnement des équipements optiques des poids lourds afin de limiter les angles morts, il rappelle que le TCS a souligné ne pas être mandaté pour contrôler ces équipements sur les voitures, ce qui est regrettable. Il se réjouit que les auditions aient mis en lumière que le nombre d'accidents entre les vélos et les poids lourds est moins élevé qu'il ne le pensait initialement. Cependant, il souligne que Genève affiche un taux d'accidents graves impliquant des cyclistes deux fois plus élevé que la moyenne suisse et un taux de décès trois fois plus élevé. Il rappelle qu'en 2023, quatre décès de

cyclistes ont été enregistrés à Genève, contre 24 au niveau national, ce qui démontre un besoin d'amélioration en matière de sécurité.

Un député du Centre approuve cette réduction de la portée initiale de la motion afin de prendre en compte les remarques formulées au sein de la commission. Il indique qu'il est prêt à entrer en matière sur le premier amendement et qu'il accepte également le dernier amendement. Concernant le deuxième amendement, il propose toutefois de le modifier. Il suggère de s'arrêter à la virgule et de se contenter de « Renforcer la signalisation aux points accidentogènes », sans mentionner spécifiquement l'installation de miroirs. Il exprime des réserves sur cette solution, estimant qu'elle pourrait être contre-productive, notamment en raison du risque d'éblouissement des usagers par la réflexion du soleil. Il estime qu'il est préférable de ne pas inclure d'exemples précis sur la manière de renforcer la signalisation et propose donc un sous-amendement allant dans ce sens. Il conclut en indiquant qu'il peut accepter les deux premières invites sous cette forme et en supprimant la dernière.

Un député UDC annonce que son parti ne soutiendra pas les amendements proposés. Il justifie cette position en expliquant que la coloration de l'asphalte, même partielle, crée un faux sentiment de sécurité pour les cyclistes. Il craint qu'en augmentant la présence de surfaces colorées, les usagers vulnérables ne se sentent protégés à tort, ce qui pourrait les exposer davantage aux dangers de la circulation. Concernant l'invite visant à renforcer la signalisation aux points accidentogènes, il estime que les débats ont montré que le nombre d'accidents entre vélos et poids lourds n'est pas aussi élevé que supposé. Il reconnaît que chaque accident est un accident de trop, mais considère que l'ajout de miroirs ne constitue pas une solution efficace en matière de sécurité. Il craint que cela ne crée un faux sentiment de sécurité sans réel bénéfice pour les cyclistes. Sur la troisième invite, qui propose de veiller au bon fonctionnement des systèmes d'assistance à la conduite des poids lourds, il rappelle que l'office cantonal des véhicules effectue déjà ces contrôles de manière systématique. Il souligne que ces dispositifs doivent être homologués pour être autorisés sur les routes et qu'ils font l'objet de contrôles techniques obligatoires lors des visites périodiques au Bureau des automobiles. Il considère donc que cette mesure n'apporte rien de nouveau et qu'elle ne relève pas de la responsabilité de l'Etat, qui n'a pas vocation à promouvoir ces systèmes déjà réglementés. Il explique que l'UDC maintient sa position sur cette motion, qui repose selon lui sur un faux débat en opposant une catégorie d'usagers à une autre. Il souligne que, dans la réalité, la majorité des accidents enregistrés concernent des collisions entre vélos, entre trottinettes et vélos, ou entre vélos et piétons. Les accidents impliquant des voitures restent minoritaires en proportion. Il estime que la

motion ne propose aucune mesure réellement nouvelle par rapport aux dispositifs déjà existants et qu'elle ne justifie donc pas son soutien.

Un député PLR indique qu'il n'a pas la même lecture que certains intervenants sur la question des pistes cyclables et des accidents. Il estime qu'il y a relativement peu d'accidents et que la coloration des pistes cyclables contribue à les rendre moins accidentogènes. Il considère donc qu'il est pertinent de maintenir l'amendement visant à marquer les pistes cyclables avec des couleurs, et n'a pas d'objection à la première invite. Concernant l'invite 2, il annonce qu'il soutient le sous-amendement du Centre, qui vise à renforcer la signalisation aux points accidentogènes sans imposer un dispositif spécifique, comme les miroirs. Il considère que c'est aux experts d'identifier la meilleure solution technique et qu'il n'est pas nécessaire de mentionner explicitement l'installation de miroirs. Sur la troisième invite, il exprime des réserves. Il rappelle que des informations ont été fournies sur les coûts élevés des équipements technologiques de détection des angles morts pour les poids lourds, qui pourraient être disproportionnés par rapport aux bénéfices attendus. Il estime que ces technologies se généraliseront naturellement avec l'évolution des nouveaux véhicules et que leur installation systématique ne doit pas être imposée prématurément. Il souligne que la problématique soulevée par la motion est pertinente, mais qu'elle ne devrait pas se limiter à la relation entre vélos et camions, et devrait inclure une réflexion plus large sur les interactions entre tous les moyens de transport. Il rappelle que les conducteurs professionnels bénéficient déjà d'une formation rigoureuse, ce qui limite l'intérêt d'imposer des mesures supplémentaires.

Un député MCG explique que, fort de son expérience de 25 ans en tant que conducteur professionnel, ce qui l'inquiète le plus, ce n'est pas le comportement des chauffeurs de poids lourds ou de bus, mais celui des cyclistes. Il constate que beaucoup de cyclistes ne prennent pas conscience des dangers que représentent les poids lourds et les bus dans la circulation. Selon lui, il faudrait plutôt organiser des cours de perfectionnement pour les cyclistes, les utilisateurs de trottinettes et les jeunes afin d'améliorer leur maîtrise de la route et leur compréhension des risques. Il rejoint l'argument UDC concernant la coloration des pistes cyclables, estimant que cela risque de donner aux cyclistes un faux sentiment de priorité, ce qui pourrait augmenter leur prise de risque. Il regrette que la motion cible uniquement les conducteurs professionnels, alors que ceux-ci bénéficient déjà de formations et de suivis réguliers. Il estime que cette motion aurait dû être pensée différemment et prendre en compte l'éducation de tous les usagers de la route, y compris les cyclistes et les utilisateurs de trottinettes. Il annonce que le groupe MCG s'abstiendra ou rejettera la motion.

Un député S réagit en rappelant que certains cyclistes ne respectent pas les feux rouges ou roulent sur les trottoirs non pas par incivilité, mais par crainte pour leur sécurité. Il témoigne de son expérience personnelle, indiquant qu'il effectue quotidiennement le trajet Eaux-Vives-Servette à vélo et qu'il doit traverser plusieurs points noirs accidentogènes. Il rappelle qu'il y a eu deux victimes récentes au carrefour Servette-Hoffmann et souligne que ce ne sont pas les cyclistes qui tuent les piétons, mais plutôt la densité du trafic et l'inattention des conducteurs motorisés, notamment ceux qui utilisent leur téléphone au volant. Il appelle à élargir la réflexion au-delà de la simple opposition entre cyclistes et véhicules motorisés et estime que cette motion propose des solutions concrètes pour améliorer la sécurité. Il souligne que l'éducation à la route concerne tout le monde, et que les conducteurs professionnels sont peut-être ceux qui respectent le mieux les règles. Il rejette donc l'idée selon laquelle la motion viserait une catégorie en particulier.

Le député MCG précise qu'il ne cherchait pas à désigner une catégorie en particulier, mais qu'il existe des comportements inadaptés parmi tous les usagers de la route. Il reconnaît que les pistes cyclables sont aujourd'hui plus larges et sécurisées, mais il observe néanmoins des comportements problématiques chez certains cyclistes. Il estime que la motion est intéressante, mais qu'elle devrait être approfondie davantage, en prenant en compte les responsabilités des deux parties : les conducteurs de poids lourds et les usagers des deux-roues. Il regrette qu'elle semble ne pointer du doigt que les conducteurs professionnels.

Un député Vert intervient pour clarifier l'intention du texte. Il affirme que, **dans sa version amendée**, la motion ne contient **aucun élément visant spécifiquement les conducteurs professionnels**. Il rappelle que son objectif est **d'améliorer la sécurité des usagers de la route dans un contexte problématique**, sans chercher à **stigmatiser une catégorie en particulier**.

Un député PLR remercie les auteurs de la motion pour les propositions d'amendement suite aux auditions. Il exprime cependant une réserve importante concernant l'approche qui a guidé cette proposition. Il estime que cette motion est née d'un élan émotionnel, ce qui peut compliquer l'allocation optimale des ressources publiques en matière de sécurité routière. Il souligne qu'il est toujours difficile, lorsqu'un sujet est traité sous l'angle émotionnel, d'assurer une répartition efficace des moyens de l'Etat pour garantir la sécurité des usagers de la route. Il note que les auditions ont mis en évidence le caractère spectaculaire et marquant des accidents impliquant des poids lourds, qui ont un fort impact émotionnel. Cependant, il rappelle que ces accidents restent rares, et heureusement. Il pose la question de l'efficacité des mesures proposées et s'interroge sur l'opportunité d'allouer des ressources spécifiques

à un problème relativement limité, alors que d'autres moyens de transport pourraient nécessiter des interventions plus urgentes et plus efficaces en matière de sécurité. Sa crainte est qu'en adoptant cette motion, l'Etat se retrouve à débloquer des budgets pour mettre en œuvre des mesures qui ne seraient pas nécessairement les plus prioritaires, au détriment d'autres actions qui pourraient avoir un impact plus significatif sur la sécurité routière dans son ensemble. Il exprime son scepticisme et en indiquant qu'il tendrait à refuser la motion, malgré la bonne intention qui la sous-tend.

Votes

La présidente soumet au vote la **première invite**, telle qu'amendée :

- **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 ;**

Oui : 10 (3 S, 2 Ve, 1 MCG, 1 LC, 3 PLR)

Non : 1 (1 UDC)

Abstentions : 2 (1 MCG, 1 PLR)

La première invite telle qu'amendée est acceptée.

La présidente met aux voix la suppression de la deuxième invite :

Oui : 13 (3 S, 2 Ve, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 1 UDC)

Non : –

Abstentions : –

La suppression de la deuxième invite est acceptée.

La présidente soumet au vote la **troisième invite**, telle que sous-amendée par le Centre :

- à renforcer la signalisation aux points accidentogènes ;

Oui : 11 (2 Ve, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 1 UDC)

Non : –

Abstentions : 3 (3 S)

Le sous-amendement de la troisième invite est accepté.

La présidente soumet au vote la **troisième invite**, ainsi amendée :

– à renforcer la signalisation aux points accidentogènes ;

Oui : 12 (3 S, 2 Ve, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR)

Non : 1 (1 UDC)

Abstentions : –

L'amendement de la troisième invite est accepté.

La présidente soumet au vote la quatrième invite, ainsi amendée :

– à promouvoir et veiller au bon fonctionnement des équipements optiques et électroniques permettant de minimiser les angles morts des camions et d'alerter les conducteurs de la présence de véhicules à proximité.

Oui : 5 (3 S, 2 Ve)

Non : 8 (2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 1 UDC)

Abstentions : –

L'amendement de la quatrième invite est refusé.

La présidente met aux voix la suppression de la cinquième invite :

Oui : 9 (1 Ve, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 1 UDC)

Non : –

Abstentions : 4 (3 S, 1 Ve)

La suppression de la cinquième invite est acceptée.

La présidente met aux voix la suppression de la sixième invite :

Oui : 8 (1 Ve, 1 MCG, 1 LC, 4 PLR, 1 UDC)

Non : 3 (3 S)

Abstentions : 2 (1 Ve, 1 MCG)

La suppression de la sixième invite est acceptée.

La présidente met aux voix la M 3039 ainsi amendée :

Oui : 10 (3 S, 2 Ve, 1 MCG, 1 LC, 3 PLR)

Non : 2 (1 PLR, 1 UDC)

Abstentions : 1 (1 MCG)

Le M 3039, telle qu'amendée, est acceptée.



GRAND CONSEIL
de la République et canton de Genève

M3039

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

Audition de Cédric Jeanneret (premier signataire)
Commission Transports
19 novembre 2024



Klare Verkehrstrennungen können das Risiko für Kollisionen reduzieren. (Symbolbild)
Foto: Silas Zindel

Croissance préoccupante des accidents impliquant des vélos

5/8 Q 3941-A



est produit à la hauteur de la rue Camille

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Les réponses du Conseil d'Etat aux différentes interrogations que contient la présente question écrite ordinaire sont les suivantes :

1. Combien d'accidents impliquant des cyclistes ont été recensés (par les HUG, la police, etc.) au cours des 5 dernières années sur le canton de Genève ?

Les accidents impliquant des cyclistes recensés par la police cantonale figurent dans le tableau ci-dessous :

	2018	2019	2020	2021	2022
Nombre d'accidents	226	199	205	227	242

2. Quelle est la part d'accidents mortels ou graves ?

La part des accidents graves et mortels est la suivante :

	2018	2019	2020	2021	2022
Accidents graves	69	62	66	81	87
Accidents avec issue mortelle	0	1	1	2	1

Les invites de la M 3039

1. 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 en colorant l'asphalte sur l'ensemble du réseau cyclable
2. Durant les pics de congestion du trafic, limiter ou moduler l'accès des poids lourds conduits par un seul conducteur aux réseaux non-équipés de pistes cyclables physiquement séparées du trafic motorisé
3. Renforcer la signalisation aux points accidentogènes, par exemple en installant des feux (trois couleurs et/ou clignotants) où une possibilité de tourner coupe un aménagement cyclable
4. 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
5. Intensifier les actions de prévention des accidents, notamment dans le cadre des prestations de la brigade d'éducation et de prévention de la police cantonale et des actions menées avec les organismes actifs dans le domaine des mobilités actives (PRO VELO, ATE, actif-traffic, TCS, etc.)
6. Améliorer le suivi statistique des accidents impliquant des cyclistes afin d'équiper les points accidentogènes ainsi identifiés et diminuer le nombre d'accidents

1. 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 en colorant l'asphalte sur l'ensemble du réseau cyclable

Infrastructures: elles doivent permettre aux usager·ères de la route d'adopter intuitivement le bon comportement, tout en atténuant les conséquences des accidents. Les endroits dangereux doivent être identifiés et optimisés. Un régime de vitesse adapté à la situation fait partie de la solution, afin que les déficits de perception humaine provoquent bien plus rarement des accidents.



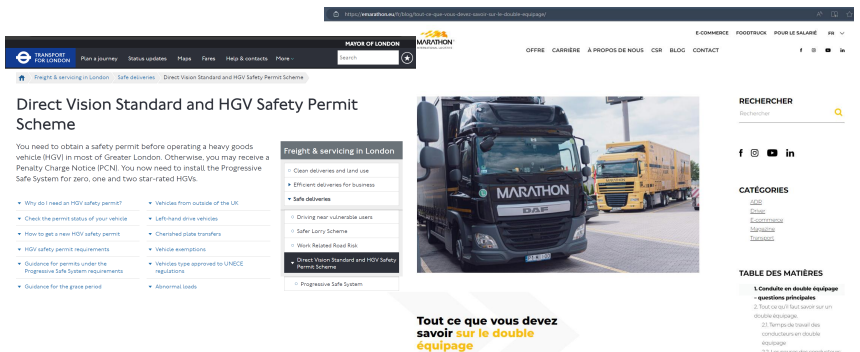
<https://www.bfu.ch/fr/le-bpa/politique/facteur-securite>

1. 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 en colorant l'asphalte sur l'ensemble du réseau cyclable



En Suisse, actuellement, seuls les tronçons jugés sensibles sont peints en rouge.

2. Durant les pics de congestion du trafic, limiter ou moduler l'accès des poids lourds conduits par un seul conducteur aux réseaux non-équipés de pistes cyclables physiquement séparées du trafic motorisé



3. Renforcer la signalisation aux points accidentogènes, par exemple en installant des feux (trois couleurs et/ou clignotants) où une possibilité de tourner coupe un aménagement cyclable

RUBRIQUE JURIDIQUE
DÉPASSER À DROITE?

La loi autorise les cyclistes à dépasser les colonnes de voitures par la droite (art. 42, al. 3 OCR). Cela est particulièrement pratique avant les bifurcations – mais c'est précisément là qu'il y a une exception: les véhicules qui s'apprennent à tourner à droite ne peuvent pas être dépassés par la droite! Les prescriptions générales sur le dépassement prennent dans ce cas sur le droit particulier des cyclistes. L'Office fédéral des routes part du principe que cela s'applique même lorsque la bicyclette emprunte une bande cyclable.

En 2017, le Tribunal fédéral a eu à juger un tragique accident dans lequel un chauffeur de camion avait mortellement blessé un cycliste en tournant à droite¹. Le tribunal a

soutenu que le chauffeur ne devait pas s'attendre à ce que le cycliste le dépasse par la droite malgré le clignotant allumé, et l'a acquitté. Selon l'art. 35 de la loi sur la circulation routière (LCR), celui qui dépasse doit avoir des égards particuliers pour les autres usagers de la route, notamment pour ceux qu'il veut dépasser.

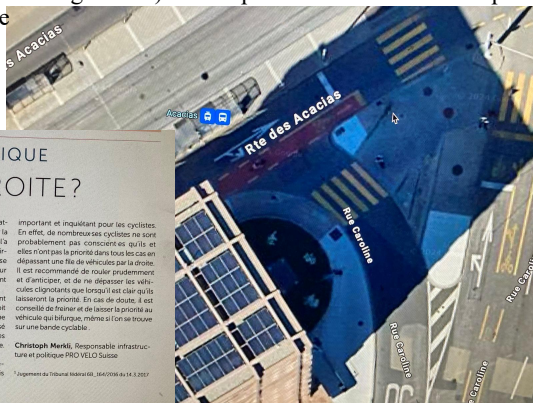
Le Tribunal fédéral n'a pas clarifié à quel point un véhicule doit se rapprocher du bord droit de la route avant de tourner à droite, comme l'exige l'art. 36 LCR. Il n'a pas non plus précisé si l'interdiction de dépasser pour les cyclistes s'applique également sur une bande cyclable.

L'avocat spécialiste de vélo Sébastien Voelger estime que ce jugement est à la fois

important et inquiétant pour les cyclistes. En effet, de nombreux cyclistes ne sont probablement pas conscients qu'ils et elles n'ont pas la priorité dans tous les cas en dépassant une file de véhicules par la droite. Il est recommandé de rouler prudemment et d'anticiper, et de ne dépasser les véhicules clignotants que lorsqu'il est clair qu'ils laisseront la priorité. En cas de doute, il est conseillé de freiner et de laisser la priorité au véhicule qui tourne, même si l'on se trouve sur une bande cyclable.

Christoph Merli, Responsable infrastructure et politique PRO VELO Suisse

¹ Jugement du Tribunal fédéral 6B_164/2018 du 14.3.2019



4. 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

Technik hilft mit

Neue Lastwagenmodelle sind mit technischen Assistenzsystemen ausgerüstet. Sie verfügen über eine Kamera an der Halterung des rechten Spiegels. Sie kann per Knopfdruck auf einen kleinen Bildschirm am Armaturenbrett zugeschaltet werden. Verbreitert sind Kameras auf der Rückseite.



<https://www.bernerzeitung.ch/bern-lkw-fuehrer-sehen-nicht-alles-der-fatale-tote-winkel-687904085672>

5. Intensifier les actions de prévention des accidents, notamment dans le cadre des prestations de la brigade d'éducation et de prévention de la police cantonale et des actions menées avec les organismes actifs dans le domaine des mobilités actives (PRO VELO, ATE, actif-trafic, TCS, etc.)

DEN TOTEN WINKEL ERKENNEN

Les angles morts des camions sont une menace pour les cyclistes. Il est important de les reconnaître et de les éviter.

DEN TOTEN WINKEL MEIDEN

Il est important de reconnaître les angles morts des camions et de les éviter. Les cyclistes doivent être attentifs aux camions et éviter de se trouver dans leur champ mort.

QUELLE: ADFC MÜNSTERLAND

6. Améliorer le suivi statistique des accidents impliquant des cyclistes afin d'équiper les points accidentogènes ainsi identifiés et diminuer le nombre d'accidents

Les statistiques d'accident à vélo : enjeux et limites

Les accidents à vélo sont à l'origine de souffrances et représentent un frein majeur à l'essor du vélo. Mais quelles situations se cachent derrière ces accidents ? Que disent ces chiffres sur la sécurité à vélo, et que ne nous disent-ils pas ?

<https://news.unil.ch/display/1713359007641>

Conclusion

De nombreuses solutions existent pour éviter les interactions tragiques entre les plus fragiles et les moins fragiles utilisateurs de la route

....activons-les !



Merci de votre attention !

...questions ?



M3039 : CAMIONS-VÉLOS : COMMENT FAIRE COHABITER L'ÉLÉPHANT ET LA SOURIS

COMMISSION DES TRANSPORTS
AUDITION DE L'OFFICE CANTONAL DES TRANSPORTS (OCT)
DAVID FAVRE, DG OCT
03.12.2024



OFFICE CANTONAL DES TRANSPORTS
DÉPARTEMENT DE LA SANTÉ ET DES MOBILITÉS

15.05.2024 Page 1

INVITES DE LA MOTION

LE GRAND CONSEIL INVITE LE CONSEIL D'ÉTAT

1. 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 en colorant l'asphalte sur l'ensemble du réseau cyclable ;
2. durant les pics de congestion du trafic, à limiter ou moduler l'accès des poids lourds conduits par un seul conducteur aux réseaux non équipés de pistes cyclables physiquement séparées du trafic motorisé ;
3. à renforcer la signalisation aux points accidentogènes, par exemple en installant des feux (trois couleurs et/ou clignotants) là où une possibilité de tourner coupe un aménagement cyclable ;
4. 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 ;
5. à intensifier les actions de prévention des accidents, notamment dans le cadre des prestations de la brigade d'éducation et de prévention de la police cantonale et des actions menées avec les organismes actifs dans le domaine des mobilités actives (Pro Vélo, ATE, actif-trafiC, TCS, etc.) ;
6. à améliorer le suivi statistique des accidents impliquant des cyclistes afin d'équiper les points accidentogènes ainsi identifiés et de diminuer le nombre d'accidents.

M 3039 – INVITE 1

INVITE 1 : SÉPARATION DES FLUX ET COLORATION DE L'ASPHALTE

La séparation des flux est inscrite dans le plan d'actions des mobilités actives (PAMA) et dans le plan d'actions du réseau routier (PARR),

- **PAMA – principes généraux** : "La question de la séparation des flux, notamment entre piétons et vélos, devra également faire l'objet d'une attention particulière".
- **PAMA action 1, rubrique "comment"** : Réaliser 80 km de nouveaux aménagements d'ici à 2028, en veillant à assurer la continuité et la qualité des réseaux et en évitant, autant que possible, la cohabitation entre les modes.
- **PARR action 1** : réaliser les infrastructures routières multimodales pour accompagner le développement urbain / économique et desservir les nouveaux quartiers / zones industrielles **en veillant à la séparation des flux**.
- **PARR action 3** : Renforcer la fluidité des déplacements en réduisant le trafic automobile des pendulaires, en développant les offres et les réseaux selon la LMCE, en adaptant la régulation lumineuse **et en séparant les flux dans la mesure du possible**.

La question de la coloration des bandes cyclables par le biais de peinture rouge se limite aux zones de croisement et aux présélections accidentogènes (norme VSS 40 252 et consultation fédérale sur l'Ordonnance du DETEC sur les marques particulières de septembre 2024). Le canton a souhaité dans le cadre de la consultation fédérale un assouplissement de ces règles.

Il est néanmoins actuellement possible de travailler avec des matériaux différents permettant d'obtenir un revêtement plus foncé ou plus clair. L'entretien et les éventuels travaux risquent néanmoins de poser des problèmes de cohérence des matériaux et de lisibilité dans le temps ("patches" de couleurs différentes suite à des trous dans la chaussée).

Ces éléments sont étudiés au cas par cas.

06.12.2024 Page 3

M 3039 – INVITE 2

INVITE 2 : LIMITER OU MODULER L'ACCÈS DES POIDS LOURDS DURANT LES PICS DE CONGESTION

Cette problématique est indirectement prise en compte par le biais de plusieurs actions du plan d'actions du transport professionnel de personnes, de services et de marchandises (PATPRO). Ces actions visent à prioriser les transports professionnels, dont les camions font partie, sur certains axes, à inciter à décaler les livraisons en dehors des heures de pointe et à favoriser le report modal au centre-ville.

Il paraît toutefois difficilement envisageable de restreindre les flux de poids lourds sur les voies non dotées en pistes cyclables séparées des voies de circulation. En effet, les camions doivent pouvoir approvisionner les commerces et les chantiers, parfois également sur des axes sans pistes cyclables. Les transporteurs évitent déjà, tant que faire se peut, les pics de congestion pour des raisons économiques.

- **PATPRO action 3** : Identifier et mettre en œuvre des zones ou des axes où les transports professionnels sont prioritaires.
- **PATPRO action 7** : Harmoniser les horaires de livraison et tester le décalage des horaires de livraison en dehors des heures de pointe.
- **PATPRO action 10** : Favoriser la création d'espaces de transbordement pour la cyclologistique.

06.12.2024 Page 4

M 3039 – INVITE 3 ET INVITE 6

INVITES 3 ET 6 : IDENTIFICATION ET RÉOLUTION DES POINTS ACCIDENTOGÈNES

Ces questions sont inscrites dans le plan d'actions des mobilités actives (PAMA) et dans le plan d'actions du réseau routier (PARR). Le renforcement de la signalisation aux points accidentogènes sera géré dans ce cadre au cas par cas. D'une manière générale, les lieux problématiques font déjà l'objet d'une signalisation spécifique.

Le suivi des emplacements et le suivi statistiques sont prévus d'une part sur la base de données d'accidentologie (données d'accidents et points noirs MISTRA*) et d'autre part par le biais des remontées d'information des usagers.

- **PAMA action 4** : Améliorer la qualité et la sécurité des itinéraires en traitant les points problématiques en coordination avec les acteurs de terrain.
- **PARR action 10** : Renforcer le traitement des zones accidentogènes et des points noirs en matière de sécurité routière, en particulier pour les usagers les plus fragiles.

* MISTRA = programme de la Confédération pour gérer et visualiser les données en lien avec la gestion de l'infrastructure routière. Les points noirs MISTRA sont donc les lieux à concentration d'accidents qui font l'objet d'une attention toute particulière et d'un traitement spécifique prioritaire par l'OCT et l'OCGC.

M 3039 – INVITE 4

INVITE 4 : PROMOUVOIR ET SOUTENIR L'INSTALLATION D'ÉQUIPEMENTS OPTIQUES ET ÉLECTRONIQUES PERMETTANT DE MINIMISER LES ANGLES MORTS

Ce point, bien qu'intéressant en termes de sécurité, n'est pas de la compétence du canton mais plutôt liée à l'Ordonnance sur les exigences techniques des véhicules (OETV), soit de compétence fédérale.

M 3039 – INVITE 5

INVITE 5 : ACTIONS DE PRÉVENTION DES ACCIDENTS

Ces questions sont inscrites tant dans le plan d'actions des mobilités actives (PAMA) que dans le plan d'actions du réseau routier (PARR) et dans le plan d'actions des transports professionnel de personnes, de marchandises et de services (PATPRO). Une action portant sur les relations poids-lourds et vélo est prévue dans ce cadre.

- **PAMA action 5** : Réaliser des actions de sensibilisation et de promotion, notamment en lien avec la santé, la réduction des nuisances et le respect d'autrui par toute personne, quel que soit son mode de déplacement
- **PARR action 14** : Renforcer le respect des règles de circulation pour tous les usagers et lutter contre les incivilités
- **PATPRO action 15** : Sensibiliser les livreurs au respect des autres usagers et les autres utilisateurs de la voirie aux métiers de la logistique.

06.12.2024 Page 7

CONCLUSION

DES ENJEUX IMPORTANTS EN TERMES DE SÉCURITÉ

L'enjeu de la sécurité des déplacements est inscrit dans le programme de législature 2023-2028 du Conseil d'État :

- Objectif 2.6 : Le Conseil d'État organise les mobilités en vue de répondre aux besoins de la population et de l'économie.
 - ✓ Engagement : Il renforce la sécurité et la fluidité des déplacements sur les routes.

Les plans d'actions thématiques reprennent cet engagement afin d'améliorer la sécurité, le confort et la cohabitation pour tous les usagers.

06.12.2024 Page 8



Réponses complémentaires suite à l'audition du 3 décembre 2024 sur la M 3039

Nombre de sites accidentogènes recensés à Genève.

Chaque année, l'office fédéral des routes (OFROU) fait parvenir à chaque canton une liste brute de sites susceptibles d'être des points noirs. Elle est basée sur le nombre d'accidents, ayant fait l'objet d'un rapport de police, dans un secteur. Cette liste doit ensuite être analysée et triée afin d'identifier les sites présentant effectivement des déficits en sécurité routière.

La dernière liste transmise par l'OFROU, au printemps 2023, comporte 161 sites sur le canton de Genève (hors autoroutes).

Proposition que ces carrefours accidentogènes soient signalés comme surveillés (incitation à de meilleurs comportements)

Dans les sites identifiés comme points noirs (qui ne sont pas uniquement des carrefours), les accidents ont des causes multiples. Ils sont toutefois généralement dus à un manque de réaction du conducteur (perte de maîtrise, tamponnement, état de santé,...). Seuls quelques rares cas sont dus à un mauvais comportement (inobservation de la signalisation ou non-respect d'une priorité). De ce fait, une surveillance continue d'un carrefour n'aurait presque aucun effet sur le nombre d'accidents.

Critères permettant de définir un carrefour comme accidentogène

Un site est considéré comme un point noir lorsque, dans un rayon de 50 mètres (150 mètres hors localité) et sur une période d'observation de 3 ans, en additionnant le nombre d'accidents avec des blessés légers et en doublant le nombre de ceux avec des blessés graves/morts, une valeur supérieur à 5 est obtenue. Si plusieurs de ces zones se touchent, il est considéré qu'un seul point noir étendu pour toutes ces zones. La cause de chaque accident est ensuite recherchée, éventuellement en consultant le rapport de police, afin d'identifier si une amélioration de l'aménagement, de la signalisation ou de l'infrastructure pourraient être mises en œuvre afin de réduire les accidents. Si des mesures sont réalisées, elles sont ensuite observées afin d'évaluer leur pertinence.

Situation du boulevard Georges-Favon

Le site fait effectivement partie de la liste des points noirs de l'OFROU. Toutefois, les causes des accidents sont multiples avec une prédominance de touchettes (tamponnement entre voitures ou entre voitures et deux-roues motorisés). Sur les 17 accidents recensés entre 2021 et 2023, seuls trois concernaient des cycles (un cycliste dans un angle mort; une collision entre deux cyclistes; un cycliste en état d'ébriété). Un déficit en aménagement pour les cycles sur ce site ne peut donc être identifié. Le site est par ailleurs déjà équipé de vélostrail.

Efficacité des colorations sur la réduction des accidents

Nous n'avons pas de données à cet égard.

La conférence vélo suisse, association qui coordonne les déplacements de vélos pour le quotidien au niveau suisse, avait fait la prise de position suivante dans le cadre de la consultation fédérale : « Si la qualité de l'infrastructure elle-même compte évidemment beaucoup, sa visibilité et le caractère intuitif de son utilisation sont également essentiels. Un revêtement coloré continu des infrastructures cyclables, tel que déjà utilisé dans de nombreux pays, est informatif pour tous les usagers de la route ; il facilite substantiellement la visibilité et la reconnaissance de la répartition des surfaces routières... ».

Sur mandat de l'OFROU, l'union des professionnels de la route (VSS) a publié en 2016 un rapport de recherche sur le trafic cycliste dans les carrefours. Il est basé sur une étude de rapports de recherches internationaux et d'observations récoltées en Suisse. Il est relevé dans ce rapport que la coloration des bandes cyclables dans les carrefours n'a pas d'effet clairement démontré sur la sécurité (rapport de recherche 1571 – VSS 2010/204 – chapitre 11).

Réseaux cantonal et communal avec pistes cyclables

A fin 2023, le réseau cantonal était équipé à 57%, dont 163 km de pistes cyclables et 112 km de bandes cyclables. Le réseau communal était équipé à 49.8%, dont 98 km de pistes cyclables et 114 km de bandes cyclables.

Horaires actuels d'accès pour les livraisons.

La carte est disponible sur la carte en ligne pour le [transport de marchandises](#). Il faut distinguer les horaires de livraison (tous véhicules confondus) qui ont plutôt vocation à canaliser les nuisances (bruit, utilisation de l'espace public) et les routes restreintes aux poids-lourds qui sont plutôt liées à des questions techniques (poids, hauteur, largeur...).

Les restrictions poids-lourds sont également disponible sur SITG.

Exigences légales minimales pour les poids lourds concernant les angles morts

Les exigences légales sont issues de l'ordonnance sur les exigences techniques des véhicules qui oblige la présence de rétroviseurs (art. 112). Le règlement CEE-ONU no 151, du 15 novembre 2019, énonce des prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules à moteur en ce qui concerne le système de surveillance de l'angle mort pour la détection des vélos. Mais ces systèmes ne sont pas obligatoires.

Type de blessure

	2019				2020				2021				2022				2023			
	Pas blessé	Léger	Grave	Mortel	Pas blessé	Léger	Grave	Mortel	Pas blessé	Léger	Grave	Mortel	Pas blessé	Léger	Grave	Mortel	Pas blessé	Léger	Grave	Mortel
Camion-cycle			1			3	1			1	1		1	1	1			1	1	
Camion-VAE Lent		1																		
Camion-VAE Rapide			1							1										
Camion-Trotinette													1							
Total		1	2		3	3	1			1	2	1	1	2	2			3	1	

Horaire des accidents (cycle / VAE Lent & Rapide / Trotinette)

	2019						2020						2021						2022						2023					
	0600-1200	1200-1900	1900-2200	2200-0600	0600-1200	1200-1900	1900-2200	2200-0600	0600-1200	1200-1900	1900-2200	2200-0600	0600-1200	1200-1900	1900-2200	2200-0600	0600-1200	1200-1900	1900-2200	2200-0600	0600-1200	1200-1900	1900-2200	2200-0600						
Camion-cycle	1				2	2			1	2			1				1				2									
Camion-VAE Lent		1															2						1							
Camion-VAE Rapide			1							1								1												
Camion-Trotinette																							1							
Total	2	1			2	2			1	3			1	3			3	2			2	2								

Nombre d'accidents (global)

Année Type	2019	2020	2021	2022	2023
Camion-cycle	1	4	3	2	2
Camion-VAE Lent	1			2	1
Camion-VAE Rapide	1		1		
Camion-Trottinette				1	1
Total	3	4	4	5	4

Accidents avec cyclistes	199	205	227	242	239
Accidents avec e-bike	69	70	143	149	196
Total	268	275	370	391	435
Augmentation en %		103%	135%	106%	111%

Localisation d'accidents cycle

Année Lieu	2019	2020	2021	2022	2023
Piste cyclable		1			
Bande cyclable					
Piste polyvalente					

Localisation d'accidents VAE Lent

Année Lieu	2019	2020	2021	2022	2023
Piste cyclable					
Bande cyclable					
Piste polyvalente					

Localisation d'accidents VAE Rapide

Année Lieu	2019	2020	2021	2022	2023
Piste cyclable					
Bande cyclable					
Piste polyvalente					

Localisation d'accidents Trottinette

Année Lieu	2019	2020	2021	2022	2023
Piste cyclable					
Bande cyclable					
Piste polyvalente					

M3039

14.01.2025



PRO VELO Genève



Créée en 1980 l'association PRO VELO Genève promeut **l'utilisation quotidienne du vélo comme moyen de transport** respectueux de l'environnement, sain, rapide, silencieux, peu encombrant et bon marché, en ville et dans le canton Genève, ainsi que plus largement dans la région genevoise.

- 2'300 membres
- Le vélo à Genève:
 - De 5% des parts modales en 2015 à **8% en 2021** (OCSTAT)
 - Domicile-travail: de 9% à **14%**
 - Première ville cyclable de Suisse romande

Insécurité

20min.ch

ACCIDENT

Le cycliste heurté par un camion n'a pas survécu

Malgré l'intervention des secours, le conducteur du deux-roues, renversé vendredi matin à la route des Acacias, est décédé sur place.



Conférence vélo Suisse, Guide pratique: planification des réseaux de voies cyclables

PRO VELO
GENÈVE

- **4 cyclistes** décédés sur les routes genevoises en 2023
- **13 morts** tous modes confondus en 2024, dont série noire 2RM
- Genève = **lanterne rouge** de la Suisse

Et ce que les statistiques ne montrent pas:

- Sentiment d'insécurité
- "Presque-accidents" (OUVEMA)
- Premier frein à la pratique du vélo

Invites

Conférence vélo Suisse,
Guide pratique: planification des réseaux de voies cyclables

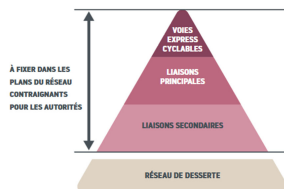


Figure 3: Niveaux hiérarchiques du réseau de voies cyclables pour la vie quotidienne.

PRO VELO
GENÈVE

- pistes cyclables **séparées du trafic motorisé**

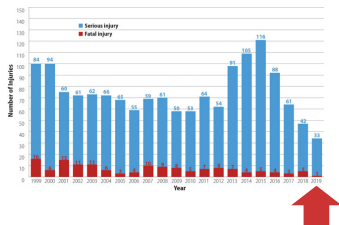
Loi Fédérale sur les Voies Cyclables:

"oblige les cantons à planifier et à construire des réseaux cyclables continus et sûrs d'ici 2042"

Art 5. Al. 3 Les (...) organisations intéressées doivent être associées à la planification.

Invites

Source: Statistics Norway
Exemple d'Oslo



PRO VELO
GENÈVE

Oslo, Bruxelles, Helsinki,
Londres :

“Vision zéro morts”

- Séparation des flux, infrastructures sécurisées
- Limitation des vitesses
- Redistribution espace public
- Objectifs de parts modales

Invites

<https://www.cogroup.fr/miroirs-moteurs/853-miroir-ital-4250912306974.html>



Miroir Trixi
Référence: 853-000000
À partir de 154,00 € HT
Disponibilité : Départ usine 48 heures

- Miroir Trixi
- Fixation potence
- Garantie 2 ans

2^e année



Union européenne

Ce type de produit vous intéresse ? Déco-
partenariat Miroir-moteurs

Dimensions : Diam. 30 cm - Acc.

Quantité : ☐ ☐ ☐

- Equipements urbains
- Equipement des poids-lourds: directive européenne prévoit dispositifs caméra

PRO VELO
GENÈVE

Invites

<https://www.provelozurich.ch/magazin/ele-entstand-die-kampagne/>



PRO VELO
GENÈVE

- PVGE collabore déjà avec la Police
- PV Zurich : campagne de sensibilisation soutenue par les autorités zurichoises
- Projet de collaboration ASTAG - PVGE

Invites

<https://www.unfallmeldder.ch/>



PRO VELO
GENÈVE

- Limites des statistiques officielles
- Rapporteur d'accident
- Bikeable / Geovelo
- Associations à l'interface entre la population et les autorités

VÉLO ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Prof. Patrick Rérat



http://www.stuarts.co.uk

Observatoire universitaire du vélo et des mobilités actives (OUVEMA)
Université de Lausanne

Unil

UNIL | Université de Lausanne

OBSERVATOIRE UNIVERSITAIRE DU VÉLO ET DES MOBILITÉS ACTIVES (OUVEMA)

- Université de Lausanne
- Domaines de recherche
 - Pratiques et comportements
 - Politiques
 - Urbanisme et environnement construit
 - Santé et sécurité
- Réseau de 21 professeur-e-s
 - Géographie, droit, sciences politiques, psychologie, santé publique, sociologie, etc.

www.unil.ch/ouvema



Gestürzt und selbst schu

Statistik der Velounfälle

– Herausforderungen und Grenzen

Dr. Dietrich Matten und Prof. Dr. Patrick Rérat
Universität de Lausanne

Fahradunfälle verursachen Leid und hemmen
Veloverkehr. Welche Situationen verbergen sich
dahinter? Was sagen Unfallstatistiken über die
Verunsicherung aus, und was sagen sie uns nicht

Im Jahr 2022 verursachten Fahrradunfälle
der Schweiz 42 Tote, 1329 Schwerverletzte
und 11.171 Leichtverletzte.



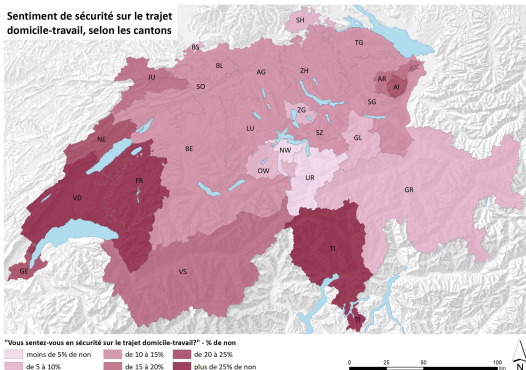
SÉCURITÉ

La sécurité objective (accidents) & subjective (perception) est problématique et constitue un frein au développement du vélo

Sentiment de sécurité des pendulaires à vélo

- Suisse: 14% de non
- Canton de Genève: 24% (rang: 23ème/26)
- Ville Genève: 22% (rang: 23ème/24)

Sentiment de sécurité sur le trajet domicile-travail, selon les cantons



Unil

UNIL | Université de Lausanne

P. Rérat, G. Giacomel, A. Martin, 2019, Au travail à vélo, Editions Alphil (libre accès)

CRITÈRES DES VOIES CYCLABLES

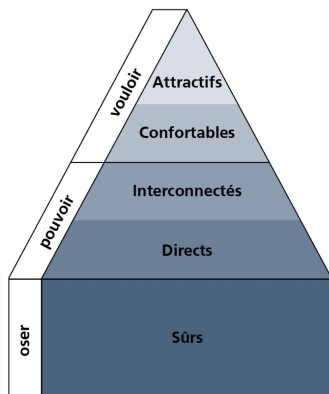
La sécurité est un critère essentiel des itinéraire cyclables et passe par la séparation physique ou la modération du trafic motorisé

Loi sur les voies cyclables

Art. 6 Principes en matière de planification

Les autorités responsables de la planification des réseaux de voies cyclables veillent en principe:

- à ce que les voies cyclables soient interconnectées et continues et desservent notamment les lieux importants visés aux art. 3, al. 3, et 4, al. 3;
- à ce que les réseaux soient suffisamment denses et à ce que les voies cyclables suivent un tracé direct;
- à ce que les réseaux disposent de voies cyclables sûres et séparent le trafic cycliste du trafic motorisé et de la mobilité piétonne lorsque une telle séparation est réalisable et opportune;
- à ce que les réseaux soient dotés de voies cyclables de qualité homogène;
- à ce que les réseaux soient attractifs et à ce que les réseaux de voies cyclables pour les loisirs permettent aux cyclistes de bien se détendre.



Source: CROW, adapté pour www.guide-velo.ch

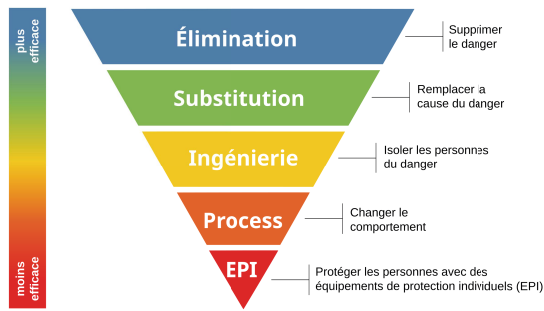
Unil

UNIL | Université de Lausanne

HIÉRARCHIE DES MESURES

Toutes les actions ne se valent pas en termes de sécurité routière

=> Agir sur les contextes plus que sur les individus



National Institute for Occupational Safety and Health



UNIL | Université de Lausanne

SÉCURITÉ À VÉLO

	Approche individuelle	Approche globale
Vélo	Choix individuel	Pratique à développer (sécurité ET promotion)
Source de danger	Vélo=dangereux Manque de compétences (<i>victim blaming?</i>) Accident = erreur humaine	Contextes et infrastructures (tous les usagers sont perfectibles) Accident = erreur urbaine
Solutions	Solutions individuelles concernant les usagers vulnérables	Infrastructures qui tolèrent les erreurs Aménager pour les 8-80 ans <i>Traffic participation</i>



COHABITATION CAMIONS - VÉLOS

Mesures de communication

- Information
- Sensibilisation
- Compréhension mutuelle



Mesures d'aménagement

- Sas, signalisation, tourne-à-droite



Mesures pour réduire/éliminer le risque

- Systèmes de détection des angles morts
- Séparation des flux (pistes cyclables)
- Réduction du nombre de camions
- Interdiction de certains camions



Unil

UNIL | Université de Lausanne

7

COHABITATION CAMIONS - VÉLOS

Mesures de communication

- Information
- Sensibilisation
- Compréhension mutuelle



Mesures d'aménagement

- Sas, signalisation, tourne-à-droite



Mesures pour réduire/éliminer le risque

- Systèmes de détection des angles morts
- Séparation des flux (pistes cyclables)
- Réduction du nombre de camions
- Interdiction de certains camions



Unil

UNIL | Université de Lausanne

8

COHABITATION CAMIONS - VÉLOS

Mesures de communication

- Information
- Sensibilisation
- Compréhension mutuelle



Mesures d'aménagement

- Sas, signalisation, tourne-à-droite



Mesures pour réduire/éliminer le risque

- Systèmes de détection des angles morts
- Séparation des flux (pistes cyclables)
- Réduction du nombre de camions
- Interdiction de certains camions



Unil

UNIL | Université de Lausanne

9

COHABITATION CAMIONS - VÉLOS

Mesures de communication

- Information
- Sensibilisation
- Compréhension mutuelle



Mesures d'aménagement

- Sas, signalisation, tourne-à-droite



Mesures pour réduire/éliminer le risque

- Systèmes de détection des angles morts
- Séparation des flux (pistes cyclables)
- Réduction du nombre de camions
- Interdiction de certains camions



Unil

UNIL | Université de Lausanne

10



Prise de position – Audition sur le PL 13489 – PL 13401 - M03039

Genève, le 6 décembre 2024

Madame la Présidente,

Mesdames et Messieurs les membres de la commission des transports, au nom et pour le compte de notre association, l'ASTAG-Genève, nous vous remercions d'avoir donné une suite favorable à notre demande d'audition concernant le PL 13489.

Pour faire suite à votre demande, nous allons également nous exprimer sur la Motion 3039 « Camions-vélos : comment faire cohabiter l'éléphant et la souris ».

Finalement, nous prendrons position sur le PL13401 « Délégation des contrôles des véhicules à moteur ».

Présentation

L'ASTAG est une association nationale patronale professionnelle. La section genevoise regroupe plus de 83 membres (au 31 mai 2023) sis sur notre canton. Nous employons plus de 1'000 collaborateurs et formons chaque année une quinzaine d'apprentis.

Les entreprises membres de l'ASTAG, section Genève, détiennent près de 900 véhicules servant à l'approvisionnement au quotidien du Canton de Genève, approvisionnement qui – nous vous le rappelons – fait partie des cinq (5) services vitaux définis par la loi fédérale sur l'approvisionnement économique du pays (Loi sur l'approvisionnement du pays, LAP ; RS 531).

Pour mémoire, les entreprises de transport assurent 75% de l'approvisionnement (importations) du pays et 63 % des exportations (cf. publication de l'Office fédéral des statistiques).

Pour remettre les choses en perspective également, le 100% du « dernier km » est assuré par les entreprises de transport.

A. Contexte général

L'ASTAG-Genève souhaite s'exprimer sur les différentes propositions de modifications apportées à la Loi sur la mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) par le biais du PL 13489. Depuis l'introduction de la LMCE en 2016 sensée garantir la paix des transports, nous disposons maintenant d'un certain recul nous permettant d'apprécier les effets de cette politique en matière de mobilité et d'apporter les modifications nécessaires pour corriger les retombées négatives tant sur le plan du transport individuel motorisé (TIM), mais également sur le plan du transport professionnel, ou encore des transports en commun et des mobilités actives.

D'un point de vue général et 8 ans après l'entrée en vigueur de la LMCE, nous ne pouvons que constater (et ceci est notoirement connu et partagé) que la situation mauvaise au départ n'a fait que de s'empirer de fil des années. Il est notamment de plus en plus difficile de circuler d'un quartier à un autre au moyen du TIM. Or, les transports professionnels partagent les mêmes voiries que les TIM, qui « profitent » malheureusement de la dégradation généralisée de la fluidité du trafic. Ceci bien évidemment péjore les conditions de travail des entreprises de transport mais également plus largement de toutes les entreprises devant se déplacer au moyen d'un véhicule dans le cadre de leurs activités économiques. Cette situation est devenue insoutenable, à plusieurs égards d'ailleurs. En effet, le manque de fluidité du trafic engendre un coût économique de plus en plus importants pour la collectivité avec les entreprises de transport, constamment bloquées dans le trafic en lieu et place de circuler de manière fluide, afin de réaliser la mission d'approvisionnement qui leur est confiée. De surcroît, les collaborateurs subissent un stress important ce qui engendre un coût social manifestement sous-estimé par les autorités.

Sur le plan des mobilités actives, celles-ci entrent quasiment systématiquement en conflit avec le TIM et le transport professionnel avec des incidences parfois dramatiques pour les usagers des voiries.

En considération de ces problématiques que nous nous réjouissons de pouvoir évoquer plus amplement avec vous, l'ASTAG-Genève est d'avis qu'il est temps d'apporter les actions correctives nécessaires à la résolution des problématiques évoquées ci-avant.

B. Prise de position ASTAG-Genève - LMCE VS PL 13489

LMCE - Art. 3. Infrastructures et services de transport

2 Elle s'appuie sur un réseau d'infrastructures conçu et organisé dans le respect de la hiérarchie du réseau routier, telle que définie aux articles 3 et suivants de la loi sur les routes, du 28 avril 1967, comprenant notamment :

c) un périphérique autoroutier qui **contourne** (nous soulignons) l'agglomération urbaine et une **moyenne ceinture** (nous soulignons) routière homogène et lisible comprenant notamment le « U lacustre » dans l'attente **d'un boucllement autoroutier par une traversée du lac** (nous soulignons). Ils seront complétés d'un réseau routier structurant desservant notamment les secteurs du territoire bénéficiant d'une offre en transports publics moindre, en vue de réduire les charges de trafic et de limiter le transit dans les centres urbains ;

3 La politique globale de la mobilité encourage les nouvelles pratiques de mobilité, qui visent à réduire la charge sur les infrastructures et services de mobilité aux heures de pointe et pour lesquelles l'Etat et les établissements publics autonomes doivent être exemplaires, notamment en encourageant :

- a) les services d'auto-partage;
- b) l'usage du covoiturage non professionnel ;
- c) la mise en oeuvre de plans de mobilité d'entreprises visant à inciter à l'utilisation des transports publics et de la mobilité douce pour le trafic pendulaire, ainsi qu'à réduire les possibilités de stationnement en entreprise.

PL 13489 – Art. 3, al. 2, lettres c et d, et al. 3 (nouvelle teneur)

2 Elle s'appuie sur un réseau d'infrastructures conçu et organisé dans le respect de la hiérarchie du réseau routier, telle que définie aux articles 3 et suivants de la loi sur les routes, du 28 avril 1967, comprenant notamment :

c) trois ceintures :

– **petite ceinture urbaine** (nous soulignons) : rue des Alpes – rue du Fort-Barreau – rue du Grand-Pré – rue Hoffmann – avenue Wendt – rue des Charmilles – rue de Saint-Jean – pont de Sous-Terre – rue des Deux-Ponts – route des Jeunes – rue François-Dussaud – route des Acacias – pont des Acacias – boulevard du Pont-d'Arve – boulevard Helvétique – rue de la Scie – tunnel Trachsel ;

– **moyenne ceinture périurbaine** : rond-point des Nations – avenue de la Paix – avenue Appia – route des Morillons – chemin du Pommier – chemin des Coudriers – avenue du Pailly – avenue de l'Ain – route du Pont-Butin – avenue des Communes-Réunies – route de Saint-Julien – tunnel de Carouge – route du Val-d'Arve – route du Bout-du-Monde – avenue Louis-Aubert – chemin Rieu – tunnel des Nations ;

– **grande ceinture autoroutière** : un périphérique autoroutier qui contourne l'agglomération urbaine destiné principalement au transit international ;

Le « U lacustre » sert d'alternative provisoire dans l'attente de la réalisation du tunnel sous la rade de la moyenne ceinture.

d) un réseau cyclable structuré et continu couvrant l'ensemble du territoire de l'agglomération ;

3 La politique globale de la mobilité encourage les nouvelles pratiques de mobilité et aménage les infrastructures en favorisant chaque fois que c'est possible :

- a) les ronds-points plutôt que les feux ;
- b) la séparation des flux des divers modes ;
- c) des axes structurants dédiés aux différents modes.

Commentaires art. 3 – ASTAG-Genève

Pour l'ASTAG-Genève, il est essentiel que les entreprises de transport puissent s'appuyer sur un réseau routier inaltérable et fluide afin d'assurer que les déplacements d'un quartier à un autre se réalisent de manière efficace et ainsi assurer un approvisionnement de qualité du Canton. L'ancrage dans la loi de trois ceintures urbaines visent à permettre cette inaltérabilité et cette fluidité. Les précisions apportées par le PL 13489 sont de nature à rendre le trafic plus cohérent, plus respectueux des principes de base de la LMCE et ne contredisent pas les Plans Mobilités du DSM à notre sens, elles y apportent un éclairage bien venu.

L'ASTAG est également favorable à ce que les flux soient au maximum séparés les uns des autres afin d'assurer la sécurité des différents usagers des voiries notamment pour les piétons et les cyclistes qui sont les plus vulnérables en cas d'accident. Ceci va dans le sens de la Motion 3039.

Proposition d'amendement :

Nous souhaiterions cependant apporter un amendement ainsi qu'un ajout à l'alinéa C en que vous trouverez ci-dessous à des fins de clartés ainsi que du bon fonctionnement des ceintures urbaines :

- 1) Le « U lacustre » sert d'alternative provisoire dans l'attente de la réalisation du tunnel sous la rade de la moyenne ceinture.
- 2) Les trois ceintures urbaines devront être reliées entre elles au moyen d'un réseau de pénétrantes.

LMCE - Art. 4. Gestion du stationnement

1 La politique globale de la mobilité s'appuie sur une offre de stationnement qui répond aux différents usages tout en encourageant des comportements rationalisant les déplacements, notamment en distinguant :

b) les pendulaires : garantir l'accès aux parcs relais et aux P+Bike, tout en les incitant au transfert modal par le biais d'une réglementation du stationnement dans les centres-villes ;

PL 13489 - Art. 4, al. 1, lettre b (nouvelle teneur)

1 La politique globale de la mobilité s'appuie sur une offre de stationnement qui répond aux différents usages tout en encourageant des comportements rationalisant les déplacements, notamment en distinguant :

b) les pendulaires : garantir l'accès aux parcs relais et aux P+Bike, tout en les incitant au transfert modal ;

Commentaires art. 4 – ASTAG-Genève

On a pu constater ces dernières années que les projets d'aménagement des voiries font fi des besoins en espaces de stationnement/livraison des professionnels qui approvisionnent les commerces et les citoyens. Nous avons à plusieurs reprises fait des observations (et déposer des recours) pour que les besoins des professionnels soient pris en considération. Malheureusement il est un fait établi que les autorités n'en tiennent pas compte, ou cas échéant, de manière insuffisante. Or, plus l'offre de stationnement/espace d'arrêt pour livraisons se réduit, plus il est difficile d'approvisionner de manière efficace les centres-villes. On pourrait croire que plus on supprime les espaces de stationnement plus les voiries s'élargissent. Il n'en est rien comme évoqué plus haut. Systématiquement, les voiries se rétrécissent laissant moins d'espace aux véhicules pour les opérations de chargement / déchargement de marchandises.

LMCE - Art. 5. Principes

2 Les zones sont délimitées par des axes du réseau ferroviaire et du réseau routier structurant. Elles bénéficient d'une offre de stationnement adaptée.

5 Une priorisation est prévue pour les transports publics sur les principaux axes transfrontaliers par une régulation des feux favorable aux transports publics ainsi que, chaque fois que cela est possible, l'aménagement de voies dédiées.

PL 13489 - Art. 5, al. 2 et 5 (nouvelle teneur) et al. 9 (nouveau)

2 Les zones sont délimitées par des axes du réseau ferroviaire et du réseau routier structurant et par les ceintures. Elles bénéficient d'une offre de stationnement adaptée.

5 Lorsque la séparation des flux sur des axes distincts n'est pas possible, une priorisation est prévue pour les transports publics sur les principaux axes transfrontaliers par une régulation des feux favorable aux transports publics ainsi que, chaque fois que cela est possible, l'aménagement de voies dédiées en évitant toutefois les sites propres.

9 Les taxis sont considérés comme des compléments aux transports publics et peuvent utiliser l'ensemble des zones réservées et des couloirs de bus et de tram sauf empêchement majeur impactant la vitesse commerciale des transports en commun.

Commentaires art. 5 – ASTAG-Genève

L'ASTAG-Genève souhaiterait apporter un amendement à l'al. 9 en mentionnant la possibilité pour les transports professionnels d'emprunter les voies de bus aux mêmes titres que les taxis.

Proposition d'amendement :

9 Les taxis et les transports professionnels peuvent utiliser l'ensemble des zones réservées et des couloirs de bus et de tram sauf empêchement majeur impactant la vitesse commerciale des transports en commun.

LMCE - Art. 6. Zones

1 Le périmètre des zones est défini sur la base de critères objectifs d'aménagement du territoire, notamment la densité de population, d'emplois, les types d'activités, de services et de loisirs, et les paramètres environnementaux.

2 Le périmètre des zones ainsi que la moyenne ceinture routière, destinés à évoluer dans le temps, sont définis par une carte dans le plan d'actions du réseau routier tel que défini à l'article 12, alinéa 2, lettre a, de la loi sur la mobilité, du 23 septembre 2016(1).

PL 13489 - Art. 6, al. 1 et 2 (nouvelle teneur)

1 Le périmètre des zones est défini sur la base de critères objectifs d'aménagement du territoire, notamment la densité de population, d'emplois, les types d'activités, de services et de loisirs.

2 Le périmètre des zones ainsi que la moyenne et petite ceinture routière, destinés à évoluer dans le temps, sont définis par une carte dans le plan d'actions du réseau routier tel que défini à l'article 12, alinéa 2, lettre a, de la loi sur la mobilité, du 23 septembre 2016.

Commentaires art. 6 – ASTAG-Genève

Le réseau routier doit répondre d'abord et avant tout aux besoins de la population et de l'économie. La suppression du critère environnemental permet d'éviter que des oppositions systématiques se créent ne permettant pas l'aboutissement de projets d'infrastructures. De plus, des lois protégeant l'environnement et le climat existent déjà au niveau fédéral et cantonal.

LMCE Art. 7 Priorisation différenciée des modes de transport par zone

2 En zones I et II, la priorité en matière de gestion du trafic et d'aménagement des réseaux est donnée à la mobilité douce et aux transports publics.

4 En zone II :

- b) des axes routiers structurants sont aménagés de façon à garantir la fluidité du transport individuel motorisé ;
- d) la création de zones 30 est favorisée, selon les conditions prescrites par le droit fédéral et la loi sur les zones 30 et les zones de rencontre, du 21 septembre 2007 ;

6 En dehors des zones I et II, des axes routiers sont aménagés de façon à assurer aussi bien la fluidité du transport individuel motorisé que l'efficacité des transports publics :

- b) lorsque la sécurité des usagers ou la vitesse des transports publics l'exigent, des aménagements propres et séparés pour chacun des modes de transport sont prévus sur ces axes. En dehors de ces axes, le trafic de transit est fortement dissuadé.

PL 13489 - Art. 7, al. 2, al. 4, lettres b et d, et al. 6, lettre b (nouvelle teneur)

2 En zones I et II, la priorité en matière de gestion du trafic et d'aménagement des réseaux est donnée à la mobilité douce et aux transports publics, à l'exception de la petite et moyenne ceinture.

4 En zone II :

- b) des axes routiers structurants sont aménagés de façon à garantir la fluidité du transport individuel motorisé, ils sont, dans la mesure du possible, séparés des axes dédiés aux vélos ;
- d) la création de zones 30 est favorisée en dehors des axes structurants aux conditions prescrites par le droit fédéral et la loi sur les zones 30 et les zones de rencontre, du 21 septembre 2007 ;

6 En dehors des zones I et II, des axes routiers sont aménagés de façon à assurer aussi bien la fluidité du transport individuel motorisé que l'efficacité des transports publics :

- b) afin d'assurer la vitesse commerciale des transports en commun, on leur donne la priorité sur des axes dédiés, notamment ceux des voies de trams, qui restent accessibles aux transports individuels motorisés en zone 30.

Commentaires art. 7 – ASTAG-Genève

Nous souhaiterions apporter une proposition d'amendement à l'al. 2 en inscrivant la garantie d'accessibilité des transports professionnels hors périmètre de la petite et moyenne ceinture. Veuillez trouver ci-dessous la proposition d'amendement :

Proposition d'amendement :

2 En zones I et II, la priorité en matière de gestion du trafic et d'aménagement des réseaux est donnée à la mobilité douce et aux transports publics tout en garantissant l'accessibilité aux livraisons et transports professionnels. Le TIM reste cependant prioritaire sur la petite et moyenne ceinture.

C. Prise de position de l'ASTAG-Genève – M03039

L'ASTAG-Genève partage l'inquiétude des signataires de la présente motion quant à la sécurité des différents usagers de la route notamment des cyclistes. Nous sommes favorables, quand cela est envisageable, de séparer au maximum les flux entre les voiries dévolues aux TIM ainsi que celles dévolues aux vélos et finalement renforcer la signalisation aux points accidentogènes.

Nous tenons cependant à relever qu'une des mesures proposées va à l'encontre de la liberté économique des entreprises de transport et met en danger l'approvisionnement du Centre-Ville :

- « Durant les pics de congestion du trafic, à limiter ou moduler l'accès des poids lourds conduits par un seul conducteur aux réseaux non équipés de pistes cyclables physiquement séparées du trafic motorisé. »

Commentaire ASTAG-Genève

Nous vous prions de trouver ci-dessous nos commentaires quant aux différents arguments évoqués dans l'exposé des motifs de la motion :

1. Contrairement à ce qui est évoqué dans l'exposé des motifs, il n'est pas plus sécuritaire d'être deux dans un poids-lourds soit, un chauffeur plus une aide. En effet, le double équipage créé plus de distraction pour le chauffeur et augmente par voie de conséquence les risques de perte de l'attention requise à la conduite en milieux urbain. L'aide chauffeur créé de plus une gêne pour la vision du conducteur notamment dans la vérification des angles morts. Finalement, le chauffeur représente dans le trafic local 60 % du coût total du transport, doubler l'équipage équivaldrait donc à augmenter le coût de la prestation de 60%. Cette mesure engendrerait un coût économique dès lors totalement disproportionné par rapport au gain recherché qui serait nul.
2. Il n'y a contrairement à ce qui pourrait être pensé aucun gain en termes de temps à conduire à deux chauffeurs surtout dans un pays comme la Suisse où les distances sont courtes comparées à d'autres pays d'Europe. L'OTR exige de plus que des pauses de 45 minutes soient prises toutes les 4H30 de conduite afin que le chauffeur se reposent.
3. Une modulation des horaires de circulation des poids-lourds ainsi que de la limitation des itinéraires à disposition entrainerait des problèmes en matière d'approvisionnement des commerces et des entreprises (horaires d'ouverture) ainsi qu'une entrave à la liberté économique des entreprises de transport. Les transporteurs doivent en effet pouvoir accéder à l'ensemble des zones du centre-ville pour assurer l'approvisionnement de la population, des commerces et entreprises. Une disposition légale dans la LMCE (art. 7 LMCE) prévoit la garantie d'accès aux zones 1 et 2 pour les transports professionnels. Il remettrait finalement en cause la hiérarchie du réseau routier en entraînant des reports de trafics des poids-lourds sur d'autres axes routiers pour accéder à certaines zones.

D. Prise de position de l'ASTAG-Genève – PL 13401

PL 13401 vise à ajouter deux nouveaux articles ayant pour objectif de déléguer la compétence du contrôle technique des véhicules (sous réserve du droit fédéral), c'est selon notre profession une évolution souhaitable en matière de délégation des compétences du secteur public au secteur privé.

Les véhicules poids-lourds, ont l'obligation de se présenter annuellement auprès du bureau des automobiles pour un contrôle technique. Dans le cadre de cette visite annuelle, nos entreprises organisent systématiquement avec leurs garagistes des révisions en amont de ce contrôle. La délégation de cette compétence aux garagistes, permettraient de simplifier les contrôles et d'immobiliser pendant un temps plus restreint les véhicules. Ceci créerait un gain économique non négligeable pour la totalité des entreprises de transport soumis à un contrôle annuel.

E. Conclusions

Bien que le PL 13489 ne révolutionne pas la LMCE, il a le mérite d'apporter des corrections nécessaires pour les conditions de travail des transports professionnels ainsi que d'améliorer les conditions de circulation de l'ensemble des mobilités. Il est d'usage de procéder à un bilan quelques années après l'entrée en vigueur d'une loi-cadre, c'est pourquoi l'ASTAG-Genève soutient ce PL qui démarre une réflexion de fonds sur la LMCE visant à préciser ses objectifs et faciliter sa mise en œuvre. Nous demandons donc aux députés membres de la commission des transports de bien vouloir réserver un accueil favorable à ce PL ainsi que de prendre en considération nos suggestions d'amendements.

Concernant la motion M03039, bien que les objectifs poursuivis visant à améliorer la sécurité des cyclistes soient louables, cela ne doit en aucun cas justifier la remise en cause des conditions cadres d'approvisionnement du Canton. De plus, un certain nombre de mesures ont déjà été planifiées dans le cadre des différents plans de mobilité voté par le Grand-Conseil dont notamment celui concernant les mobilités actives. Il serait donc redondant d'enjoindre le Conseil d'Etat à prendre une nouvelle série de mesures. Nous recommandons donc le rejet de la motion à votre commission.

Finalement, nous recommandons l'adoption du PL 13401 visant à permettre la délégation des compétences du contrôle technique des véhicules au secteur privé.

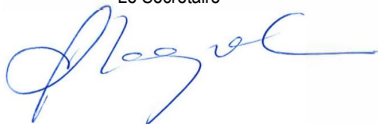
Vous remerciant de votre attention, nous vous prions de croire, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les membres de la commission des transports, en l'expression de notre parfaite considération.

Le Président



Andrea GENECAND

Le Secrétaire



Milos BLAGOJEVIC



Bureau de prévention
des accidents

Hodlerstrasse 5a, 3011 Berne
info@bpa.ch bpa.ch

ANNEXE 7

Berne, le 17 décembre 2024

Expéditeur	Mario Cavegn
Téléphone	+41 31 390 22 07
E-mail	m.cavegn@bfu.ch

Grand conseil
de la République et canton de Genève
Commission des transports
Mme la Présidente
Gabriela Sonderegger
Case postale
1211 Genève 3

Motion M 3039 - Prise de position du Bureau de prévention des accident

Madame la Présidente,

Conformément à votre demande du 6 décembre, nous avons le plaisir de vous communiquer ci-dessous notre prise de position sur le texte mentionné en objet.

1. Types d'aménagement cyclables

La motion invite le Conseil d'Etat à privilégier les pistes cyclables séparées du trafic partout où cela est possible et à différencier les aménagements cyclables en colorant leur surface sur l'ensemble du réseau cyclable.

La piste cyclable présente l'avantage, en alignement, de supprimer une grande partie des conflits liés à la cohabitation sans séparation physique entre le trafic motorisé et le trafic cycliste. Elle ne résout cependant pas tous les problèmes liés aux intersections et aux débouchés privés qui doivent faire l'objet d'une attention particulière, s'agissant notamment des conditions de visibilité. Le principe des voies cyclables sûres, séparant le trafic cycliste du trafic motorisé, lorsque réalisable et opportun, est par ailleurs inscrit dans la Loi fédérale sur les voies cyclables (art. 6, let. c).

La coloration de l'asphalte sur l'ensemble du réseau cyclable n'est à ce jour pas admise selon les instructions de l'OFROU sur les marques particulières et les normes de l'association suisse des professionnels de la route et du trafic (VSS). Seules certaines portions de bande cyclables peuvent être peintes en rouge lorsqu'il existe un risque élevé que le trafic motorisé refuse la priorité aux cyclistes. Cette application ciblant les points problématiques permet de garder l'effet de renforcement de l'attention des autres usagers sur les endroits critiques. La coloration en rouge est actuellement interdite hors des bandes cyclables. Elle ne peut donc pas être appliquée aux pistes cyclables en site propre.

La possibilité de colorer l'ensemble du réseau cyclable fait actuellement l'objet de débats au niveau suisse, notamment sous l'impulsion de PRO VELO. Cette démarche poursuit également un objectif de communication et de promotion de la mobilité cycliste. S'agissant de la sécurité routière, il manque des données empiriques démontrant la plus-value d'une telle mesure. Si certaines études ont pu démontrer que la coloration d'endroits spécifiques peut apporter un gain en matière de sécurité, elles ont aussi mis en évidence que la coloration à large échelle peut être contreproductive.

2. Trafic lourd: limitation de l'accès à certains axes et à certaines heures

Sous l'angle de la sécurité routière, la concentration du trafic lourd sur les axes offrant un niveau élevé d'aménagement pour le trafic cycliste fait sens. La cohabitation potentiellement dangereuse de ces deux types de trafic sur une même surface de circulation pourrait ainsi être évitée.

La mise en œuvre d'une telle mesure devrait toutefois faire l'objet d'une analyse détaillée, non seulement sous l'angle de la sécurité routière, mais également sous l'angle de la faisabilité technique et juridique et de la planification du trafic.

3. Renforcement de la signalisation aux points accidentogènes

Cette proposition contient deux éléments.

- Le premier consiste à équiper les points de conflit - un mouvement de tourne à droite pour le trafic motorisé coupant un axe cyclable - avec une signalisation supplémentaire, par exemple une installation de signalisation lumineuse (ISL).

La modification du mode de gestion d'une intersection et la mise en place d'une ISL peuvent être bénéfiques pour la sécurité d'une partie des usager·ères, en particulier lorsque la configuration prévoit qu'il n'y ait pas de conflit entre le trafic oblique et celui allant tout droit. Cette modification doit cependant faire l'objet d'une analyse détaillée en fonction du contexte, intégrant les besoins et attentes de toutes les formes de trafic. Il n'est donc pas possible de prendre une position absolue et définitive sur le bienfondé en général de cette proposition. Il convient également d'éviter des effets contreproductifs liés à un faux sentiment de sécurité.

Dans le détail, la recherche a démontré le bénéfice d'une sécurisation des intersections au moyen de mesures de signalisation (séparation totale des flux), particulièrement en cas de trafic important tournant à droite, de rayons importants pour la bifurcation (configuration géométrique), de carrefours complexes ou avec des contraintes à la visibilité ou encore lorsqu'il y a des obstacles entravant la visibilité qui ne peuvent être supprimés (bâtiment en saillie p.ex.). La présence seule d'un feu clignotant en cas de flux conflictuels n'a en revanche pas pu être évaluée positivement.

- Le second élément consiste à prendre des mesures spécifiques aux points accidentogènes. Cette tâche est un devoir légal du propriétaire de l'infrastructure routière au sens de l'art. 6a, al. 3 de la loi sur la circulation routière (LCR). La méthodologie correspondante est formalisée dans la norme « VSS 641 724 Sécurité routière, gestion des points noirs ». L'inspection de sécurité routière étendue (RSI+) selon la norme VSS 641 723 peut également être utilisée.

Le BPA recommande d'analyser annuellement les endroits à concentration d'accidents sur le réseau routier, et d'y appliquer la méthode décrite dans les normes. Cette démarche permet d'identifier les éléments d'infrastructures potentiellement en cause dans la survenance des accidents et cas échéant de prendre les mesures d'assainissement nécessaires. Ces mesures peuvent, dans certains cas, prendre la forme de mesures de signalisation, de marquage ou d'aménagement. Une mise en œuvre basée sur l'accidentalité touchant spécifiquement le trafic cycliste peut être déclinée de la méthode générique figurant dans les normes.

4. Promotion de l'installation de système d'assistance à la conduite dans les poids-lourds

Les motionnaires requièrent du Conseil d'Etat qu'il promeuve et soutienne 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.

De tels systèmes font partie des systèmes d'assistance à la conduite. Le BPA promeut et recommande l'utilisation de ces systèmes dans tous les véhicules motorisés. Si l'ensemble des véhicules en étaient équipés, et que les conductrices et conducteurs les utilisaient à bon escient, le nombre d'accidents graves pourrait être réduit de 50% sur les routes suisses.



Pour que les conductrices et conducteurs puissent exploiter pleinement le potentiel de sécurité des systèmes d'assistance à la conduite et en connaître les limites, le BPA mène une campagne nationale et propose un portail d'information.

Depuis 2024, les systèmes de détection des piéton·nes et cyclistes, de même que les systèmes de surveillance des angles morts sont obligatoires sur tous les nouveaux véhicules lourds mis en circulation.

5. Intensification des actions de prévention

Le BPA salue le souhait des motionnaires de renforcer les actions de prévention à l'échelle du Canton de Genève. Le BPA est présent dans toute la Suisse grâce aux 1 200 délégué·es à la sécurité des communes et travaille en étroite collaboration avec de nombreux partenaires locaux parmi lesquels les instructeur·rices de la circulation, les écoles, les services spécialisés des administrations, les ingénieur·es et spécialistes, les associations et organismes actifs dans toutes les formes de mobilité. Nous saluons cette volonté de renforcer l'engagement local en matière de prévention, afin d'assurer une diffusion des messages et bonnes pratiques sur l'ensemble du territoire. Pour le canton de Genève, le BPA est représenté par notre chef délégué à la sécurité M. Mark Williams (m.williams@bpa.ch).

S'agissant de la problématique au cœur de cette motion, la cohabitation entre le trafic lourd et le trafic cycliste, il nous paraît important que les associations professionnelles des transporteurs routiers soient également associées à cet effort de prévention.

6. Amélioration du suivi statistique des accidents impliquant des cyclistes

Le BPA salue la volonté exprimée d'examiner spécifiquement l'accidentalité du trafic cycliste afin de pouvoir identifier les points accidentogènes et les assainir (voir aussi point 3 ci-dessus).

Le BPA recommande d'intégrer aux tâches ordinaires de l'Etat le suivi détaillé des accidents touchant le trafic cycliste à l'échelle cantonale. Cette mesure peut se faire par exemple en favorisant un renforcement de la collaboration entre le·la préposé·e à la sécurité routière (selon art. 6a LCR) et le service spécialisé dans la planification et l'aménagement des réseaux pour le trafic cycliste. Ce travail peut s'appuyer sur les données existantes quant aux accidents (procès-verbaux des accidents, descriptifs détaillés) et les outils méthodologiques existant décrits dans le corpus normatif (Instruments de sécurité de l'infrastructure – ISSI). L'analyse géoréférencée des accidents permet d'établir des priorités en matière d'assainissement des endroits dangereux.

Au besoin des formations spécifiques de certain·es collaborateur·rices devraient être envisagées.

7. Synthèse

La motion proposée vise à renforcer la sécurité du trafic cycliste, en particulier sous l'angle de la cohabitation avec le trafic lourd. Le BPA soutient cet objectif et salue la démarche ainsi initiée. Au-delà de la réaction émotionnelle à la suite de certains accidents graves survenus à Genève, il convient de mettre en place une politique de sécurité routière renforcée, intégrant à part entière les usager·ères les plus vulnérables. Cette approche intégrée contribue à l'application par le Canton de l'art. 6a de la Loi fédérale sur la circulation routière, y compris s'agissant du trafic cycliste.

Un suivi spécifique et détaillé des accidents graves touchant les cyclistes est également une démarche à saluer, qui, si elle est suivie de mesures efficaces, peut mener à une amélioration nette de la situation en matière de sécurité. Les outils méthodologiques existants (ISSI), les normes et la formation des spécialistes font partie intégrante de cette approche.



En cas d'acceptation par le Grand-Conseil, le BPA se tiendra volontiers à disposition du Conseil d'Etat pour la mise en œuvre de cette motion, en particulier au travers de ses offres de conseil et de formation.

Nous espérons que cette prise de position contribuera aux débats de la Commission sur cet objet et nous restons volontiers à disposition pour toute questions complémentaires que les député·es pourraient souhaiter nous adresser.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous adressons, Madame la Présidente, nos cordiales salutations.

Mario Cavegn

Mario Cavegn, Leiter Strassenverkehr
Bern, 17. Dez. 2024

Fortgeschrittene elektronische Signatur

Responsable Circulation routière
Membre de la Direction