



Date de dépôt : 1^{er} avril 2026

Rapport du Conseil d'Etat

au Grand Conseil sur la 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

En date du 31 octobre 2025, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une motion qui a la teneur suivante :

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

- la hausse régulière des accidents graves touchant des cyclistes à Genève ;*
- le rapport extrêmement défavorable entre un poids lourd de plusieurs tonnes et un vélo qui pèse moins que son moteur (le/la cycliste) ;*
- que les accidents qui génèrent des craintes et des souffrances sont problématiques en tant que tels tout en représentant un frein à l'essor du vélo et à la fluidité du trafic ;*
- les avantages environnementaux – bruit et pollution –, sociaux – santé et convivialité – et économiques – désengorgement du trafic – de la pratique du vélo ;*
- une perception biaisée en matière d'accidentologie selon laquelle les comportements individuels sont la cause principale des accidents et leur*

- solution (port du casque, vêtements clairs, etc.), laissant ainsi trop souvent de côté la qualité des infrastructures cyclables ;*
- *la loi fédérale sur les voies cyclables (art. 6 let. c à e) qui prévoit qu'il appartient aux cantons de veiller à ce que :*
 - *les réseaux disposent de voies cyclables sûres et séparent le trafic cycliste du trafic motorisé et de la mobilité piétonne lorsqu'une telle séparation est réalisable et opportune ;*
 - *les réseaux soient dotés de voies cyclables de qualité homogène ;*
 - *les réseaux soient attrayants ;*
 - *la loi cantonale sur la mobilité douce (H 1 80) qui prévoit à ce titre que les aménagements cyclables et les cheminements piétonniers sont développés par l'Etat et les communes de manière à offrir un réseau complet et sécurisé au service des déplacements des personnes à l'intérieur du canton et avec les régions voisines (art. 1 al. 1 LMD) ;*
 - *le programme de législation 2023-2028 du Conseil d'Etat qui considère le renforcement de la sécurité des déplacements comme l'une de ses priorités ;*
 - *le plan d'actions du réseau routier 2024-2028 qui vise à « améliorer la sécurité pour tous les usagers, enjeu fondamental, à la fois commun à tous les plans d'actions des mobilités et spécifique au réseau routier en matière d'aménagement de l'infrastructure. Il s'agit en particulier d'améliorer la sécurité des modes actifs, dont les usagers sont les plus vulnérables » ;*

invite le Conseil d'Etat

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

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Les invites de la présente motion s'inscrivent dans la continuité des actions engagées par le Conseil d'Etat, qui a inscrit l'enjeu de la sécurité des déplacements dans son programme de législature 2023-2028, en particulier dans l'objectif 2.6 dans lequel il s'engage à renforcer la sécurité et la fluidité des déplacements sur les routes.

Les plans d'actions thématiques déclinent cet engagement dans le but d'améliorer la sécurité, le confort et la cohabitation pour toutes les usagères et tous les usagers. Les questions de sécurité, et plus particulièrement celles liées à la séparation des flux, sont ainsi inscrites dans le plan d'actions des mobilités actives 2024-2028 (PAMA), qui prévoit notamment que la question de la séparation des flux, en particulier entre piétons et vélos, fasse l'objet d'une attention spécifique, notamment dans le cadre de la réalisation de nouveaux aménagements prévus d'ici à 2028.

Le plan d'actions du réseau routier 2024-2028 (PARR) met également l'accent sur la séparation des flux dans le cadre de la réalisation des infrastructures routières multimodales, destinées à accompagner les développements urbains et la desserte des nouveaux quartiers. Il prévoit en outre des mesures visant à améliorer la fluidité des déplacements, notamment par la réduction du trafic pendulaire automobile, le développement d'offres alternatives et l'adaptation de la régulation lumineuse.

Dans cette perspective, le canton a démarré les études nécessaires à la mise en œuvre de la loi fédérale sur les voies cyclables, du 18 mars 2022 (RS 705), entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2023. Cette loi impose aux cantons suisses de planifier, d'ici à fin 2027, puis de mettre en œuvre d'ici à 2043, 2 réseaux distincts : un réseau destiné aux déplacements du quotidien et un réseau pour les déplacements de loisirs. Concernant plus spécifiquement le réseau pour les déplacements du quotidien en vélo, l'amélioration de la sécurité des déplacements constitue l'un des objectifs principaux. Les opportunités de réaliser des aménagements séparés des autres modes de transport seront systématiquement évaluées, en coordination avec les propriétaires des voiries – à savoir le canton ou les communes – chargés des réalisations.

La coloration des aménagements cyclables, qui permet d'attirer l'attention dans les endroits potentiellement accidentogènes, est encadrée par le droit fédéral. A ce titre, une consultation du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a été menée fin 2024. Elle visait à inscrire, à l'article 10 de la future ordonnance du DETEC sur les marques particulières, le principe de la

coloration des bandes cyclables, qui ne figurait auparavant que dans la norme VSS 40252.

L'article 10, alinéa 1, de l'ordonnance du DETEC sur les marques particulières, du 19 décembre 2025 (RS 741.219.1), dont l'entrée en vigueur est fixée au 1^{er} juillet 2026, dispose que *« la marque particulière « Peinture en rouge des bandes cyclables aux endroits dangereux » peut être utilisée pour mettre en évidence, sur les routes principales et sur les routes secondaires prioritaires à forte densité de trafic, les zones d'entrecroisement et de présélection où il existe un risque élevé que le trafic motorisé refuse la priorité aux cyclistes au moment de franchir la bande cyclable »*. Ces colorations pourront donc être effectuées aux endroits dangereux pour améliorer la sécurité des cycles, même si une utilisation généralisée de cette peinture sur l'ensemble des tracés ne sera pas permise.

Une autre approche consiste à recourir à des matériaux spécifiques permettant de mettre en évidence les aménagements cyclables. Tel est notamment le cas sur la rue de Veyrier à Carouge, ainsi que dans le cadre des futurs aménagements du tram des Nations.

L'identification et la résolution des lieux accidentogènes sont également inscrites dans le PAMA et le PARR. Chaque année, l'Office fédéral des routes (OFROU) fait parvenir aux cantons une liste brute des points noirs, établie sur la base du nombre d'accidents ayant fait l'objet d'un rapport de police. Cette liste fait ensuite l'objet d'une analyse visant à identifier les sites présentant effectivement des déficits en sécurité routière.

Pour chacun de ces sites, les causes des accidents sont examinées, notamment au moyen des rapports de police, afin de déterminer si des améliorations de l'aménagement, de la signalisation ou de l'infrastructure peuvent être mises envisagées pour renforcer la sécurité. Lorsque des mesures sont mises en œuvre, elles sont ensuite observées afin d'évaluer leur pertinence.

Chaque année, environ 150 points noirs sont analysés. Environ deux-tiers sont écartés à l'issue d'une analyse sommaire, les accidents étant principalement liés à des comportements inadéquats des usagers et usagères (inattention, fatigue, substances psychoactives, etc.). Les situations nécessitant une analyse approfondie sont ensuite examinées avec le propriétaire de la route concernée, afin d'évaluer les mesures envisageables et leur pertinence.

Le renforcement de la signalisation aux points accidentogènes est traité dans ce cadre, au cas par cas. D'une manière générale, les sites problématiques font déjà l'objet d'une signalisation spécifique.

Enfin, concernant la demande visant à soutenir activement l'installation d'équipements optiques et électroniques permettant de minimiser les angles morts, il convient de rappeler que les dispositions relatives aux installations des camions relèvent du droit fédéral, et plus particulièrement de la loi fédérale sur la circulation routière, du 19 décembre 1958 (LCR; RS 741.01). Par conséquent, le canton ne peut légalement pas prévoir d'autres dispositions en la matière, mais il soutiendra toute évolution visant à l'installation d'équipements optiques et électroniques permettant de minimiser les angles morts des camions et d'alerter les conductrices et conducteurs de la présence de véhicules à proximité.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI

Le président :
Thierry APOTHÉLOZ