



*Date de dépôt : 20 avril 2026*

## **Rapport**

**de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de Ana Roch, Jean-Marie Voumard, Christian Steiner, Christian Flury, Gabriela Sonderegger, Stéphane Fontaine : Casques obligatoires pour les cyclistes et trottinettistes : une mesure essentielle pour sauver des vies**

*Rapport de Gabriela Sonderegger (page 3)*

## **Proposition de motion (3111-A)**

### **Casques pour les cyclistes et trottinettistes : une mesure essentielle pour sauver des vies**

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

- que la popularité croissante des vélos et trottinettes électriques s'accompagne d'une augmentation significative des accidents graves et des traumatismes crâniens ;
- que, depuis 2019, les accidents graves impliquant des vélos électriques ont augmenté de 68% ;
- que, en 2023, 611 personnes ont été gravement blessées ou tuées en Suisse lors d'accidents à vélo électrique ;
- que le port du casque réduit de moitié le risque de blessures à la tête en cas de chute ou de collision, selon le Bureau de prévention des accidents (BPA),

invite le Conseil d'Etat

- à renforcer les campagnes de sensibilisation et de prévention sur les risques encourus par les usagers des vélos et trottinettes électriques ou non, notamment sur le port du casque ;
- à mettre en place des actions de formation ciblées, notamment en milieu scolaire en y incluant les parents et les professionnels, afin d'encourager les bons comportements sur la route et d'améliorer la sécurité des usagers.

## Rapport de Gabriela Sonderegger

La commission des transports a examiné la motion 3111 lors des séances des 20 janvier, 3 mars, 10 mars et 17 mars 2026.

La commission remercie M<sup>me</sup> Rania Nassereddine de la qualité de ses procès-verbaux.

### Séance du 20 janvier 2026

#### Présentation de la motion par M<sup>me</sup> Ana Roch, auteure

Le président salue la présence de M<sup>me</sup> Roch dans le cadre de l'examen de la motion M 3111 intitulée « Casques obligatoires pour les cyclistes et les utilisateurs de trottinettes : une mesure essentielle pour sauver des vies ».

M<sup>me</sup> Roch replace la motion dans son contexte en relatant un événement dont elle a été témoin. Elle indique avoir assisté à un accident impliquant un jeune d'une vingtaine d'années circulant à trottinette électrique, qui a violemment chuté et perdu connaissance. Présente sur les lieux en attendant l'arrivée de la police et des ambulanciers, elle précise qu'il lui a été indiqué que le port d'un casque aurait probablement permis de réduire la gravité des blessures. A la suite de cet événement, elle explique s'être penchée sur la question et avoir consulté différentes données qu'elle a indiquées dans l'exposé des motifs, bien que les statistiques disponibles ne soient pas postérieures à 2023. Elle mentionne également avoir constaté que l'interdiction de l'usage des trottinettes électriques pour les moins de 16 ans semble peu respectée et peu contrôlée. Elle ajoute avoir pris connaissance de la situation en Espagne, où le port du casque est obligatoire pour tous les engins circulant sur une route limitée à plus de 20 ou 25 km/h. Elle relève que cette obligation y est strictement appliquée, y compris sur les pistes cyclables, avec des contrôles réguliers. Elle précise ensuite que la première invite de la motion relève de la compétence fédérale. Elle indique dès lors que, si la motion devait être acceptée, cette invite pourrait être modifiée afin de demander au Conseil d'Etat d'interpeller le Conseil fédéral sur la question, ou éventuellement être supprimée. Elle souligne en revanche que les deux autres invites demeurent pertinentes et importantes. Elle conclut en rappelant que les accidents impliquant des vélos et engins électriques entraînent parfois des blessures graves et des coûts hospitaliers importants.

### *Questions / réponses*

Un député S s'interroge sur l'opportunité de distinguer les engins équipés d'un moteur de ceux qui en sont dépourvus. Il précise que, si l'obligation du port du casque pour les utilisateurs de trottinettes électriques apparaît clairement dans la motion, la distinction entre cyclistes « musculaires » et cyclistes motorisés n'y est pas explicitement formulée. Il rappelle à cet égard que les vélos électriques dépassant 25 km/h sont déjà soumis à une obligation de port du casque et il demande à la motionnaire son avis sur une éventuelle différenciation en ce sens.

M<sup>me</sup> Roch répond que, si cela avait été possible, elle aurait souhaité instaurer une obligation du port du casque pour l'ensemble des cyclistes. Elle relève que les vélos électriques atteignent des vitesses plus élevées et qu'une chute, même sans collision, peut s'avérer particulièrement dangereuse. Elle ajoute toutefois que, quel que soit le type de vélo (avec ou sans assistance électrique), dès lors que les cyclistes circulent sur la route, le danger provient également des autres usagers, en particulier des véhicules motorisés. A ses yeux, toute mesure visant à renforcer la protection des usagers constitue donc un élément pertinent.

Le député S demande si cette obligation concernerait également les cyclistes circulant sur les voies cyclables.

M<sup>me</sup> Roch répond par l'affirmative.

Le député demande si cette obligation s'appliquerait également aux cyclistes circulant sur des voies cyclables séparées de la route.

M<sup>me</sup> Roch répond que, si toutes les pistes cyclables étaient entièrement séparées de la circulation, la question pourrait se poser différemment. Elle souligne toutefois qu'à Genève, ce n'est pas le cas, et qu'il est pratiquement impossible d'effectuer un trajet complet uniquement sur des voies protégées et séparées du trafic. Elle estime dès lors qu'il est plus cohérent d'appliquer la règle à l'ensemble des usagers, indépendamment du type d'infrastructure empruntée.

Le député relève que l'approche serait donc large et qu'il n'y aurait pas d'itinéraires spécifiquement définis, les exceptions se limitant principalement aux zones à vitesse réduite, notamment celles limitées à moins de 20 km/h, qui ne seraient pas concernées par l'obligation.

M<sup>me</sup> Roch confirme que tel est bien le cas.

Un député Ve la remercie pour la présentation et la préoccupation portée à la sécurité des usagers de la route. Il relève que, selon le Bureau de prévention des accidents (BPA), l'efficacité du casque dépend fortement de son bon

ajustement, un casque mal porté offrant une protection limitée, voire factice. Il s'interroge dès lors sur la pertinence d'une obligation du port du casque si celui-ci est mal utilisé, estimant qu'une telle mesure pourrait donner un faux sentiment de sécurité. Il se demande ainsi s'il ne serait pas plus opportun de privilégier des campagnes de sensibilisation visant à expliquer le bon usage du casque, plutôt que d'imposer une obligation générale. Il questionne enfin l'existence de preuves objectives démontrant l'efficacité d'une obligation du port du casque.

M<sup>me</sup> Roch indique partager ce point de vue, soulignant que l'on observe la même problématique dans d'autres domaines, notamment en ski ou à moto, où un casque mal attaché n'offre qu'une protection limitée. Elle estime toutefois que les deux autres invites de la motion permettraient précisément de répondre aux préoccupations soulevées par ce député Ve.

## **Séance du mardi 3 mars 2026**

### **Audition de la Suva**

- *M. Patrick Garazi, directeur régional, relations clients et partenaires, région Sud-Ouest*
- *M. Jean-Claude Messerli, chef de la division conseil en prévention de la Suva Suisse*

Le président indique avoir le plaisir d'accueillir M. Garazi, directeur régional de la Suva (Genève, Vaud et Valais), ainsi que M. Messerli, responsable de division pour la Suva Suisse. Il les remercie de leur présence et leur cède la parole.

M. Garazi remercie la commission de son accueil. En préambule, il précise que les chiffres présentés se basent sur la loi sur l'assurance-accidents et concernent donc uniquement des personnes exerçant une activité professionnelle. Ils n'incluent dès lors pas les accidents impliquant des enfants, des retraités ou encore des personnes sans emploi. Il indique que les assureurs-accidents reconnaissent chaque année environ 251 000 accidents professionnels et 565 000 accidents non professionnels, dont 27 000 accidents de vélo (coût : 247 millions de francs) et 3000 accidents de trottinette électrique (coût : 13 millions de francs). Il précise qu'en moyenne environ 4% des accidents de la circulation à vélo entraînent un traumatisme cranio-cérébral. Pour les trottinettes électriques, ce taux est légèrement plus élevé et se situe autour de 6%. Il relève que les accidents impliquant un traumatisme cranio-cérébral représentent environ 20% des coûts annuels des accidents de la circulation à vélo et constituent les cas les plus coûteux. Il indique qu'un accident de ce type entraîne en moyenne un coût d'environ 38 200 francs,

contre environ 7200 francs pour un accident de vélo sans traumatisme cranio-cérébral. Il ajoute que, s'agissant du canton de Genève, environ 2200 accidents de vélo par an ont été recensés au cours des cinq dernières années, pour un coût annuel d'environ 20 millions de francs. Il précise qu'il n'est toutefois pas possible de déterminer combien de ces accidents ont entraîné un traumatisme cranio-cérébral en raison du nombre trop faible de cas recensés.

M. Messerli poursuit avec les statistiques relatives aux vélos et aux trottinettes électriques. Il indique que pour les vélos environ 15% des blessures concernent la tête et le cou, contre 18% pour les trottinettes électriques. Il précise qu'il n'est pas possible de déterminer, dans ces cas, si les personnes accidentées portaient un casque, cette information n'étant pas disponible dans les statistiques. Il relève que les blessures touchant les extrémités supérieures (épaules, bras, coudes, mains, doigts) représentent environ 45% des cas pour les vélos et 41% pour les trottinettes électriques. Il ajoute que les statistiques concernant les trottinettes électriques sont collectées depuis 2019.

M. Messerli indique que la SUVA a commencé, il y a environ 30 ans, à promouvoir le port du casque. A cette époque, le taux de port du casque était d'environ 6%, contre environ 59% aujourd'hui. Il rappelle que, pendant de nombreuses années, des campagnes de promotion et de sensibilisation ont été menées, incluant notamment une subvention d'environ 20 francs pour l'achat d'un casque, ainsi que la distribution de casques Suva. Il précise que cette subvention a été abandonnée afin d'élargir l'approche de prévention au-delà de la seule protection de la tête. Les actions portent désormais également sur le comportement à vélo, l'équipement (casque et vélo) ainsi que la condition physique, la Suva ayant constaté que certaines personnes manquent de coordination ou de préparation physique. Les campagnes de prévention ont ainsi été élargies dans ce sens. Il indique que la Suva investit également dans la communication, notamment sur les réseaux sociaux et à la télévision. Il mentionne la campagne consacrée au vélo et l'utilisation d'outils numériques, dont la plateforme « Cycle Track », lancée l'année précédente, qui propose des conseils de circulation ainsi que des informations sur les points noirs en matière d'accidents. Il relève en outre plusieurs coopérations, notamment avec l'initiative « Show up » pour sensibiliser au comportement dans les giratoires, avec le Musée suisse des transports ou encore dans le cadre du programme « Bike to Work », dont la Suva est partenaire. Pour les entreprises partenaires, des modules de prévention sont également proposés aux collaborateurs, notamment à l'aide d'outils utilisant la réalité virtuelle. Il souligne que l'action de la Suva ne se limite donc pas au port du casque, l'objectif étant d'agir de manière plus large afin d'améliorer la sensibilisation.

M. Messerli rappelle enfin les recommandations de la Suva : le port d'un casque de cycliste permet de réduire de moitié le risque de blessure à la tête en cas d'accident. En Suisse, le taux de port du casque s'élève actuellement à environ 59%. Afin de renforcer la prévention et de diminuer le nombre de blessures graves à la tête, la Suva recommande le port du casque pour tous les cyclistes et utilisateurs de trottinettes, qu'ils disposent ou non d'une assistance électrique et quelle que soit la vitesse maximale du véhicule. L'objectif est d'atteindre un taux de port du casque aussi élevé que possible, tout en poursuivant les efforts visant à prévenir la survenance des accidents.

Un député UDC remercie l'intervenant pour cette présentation. Il s'interroge sur la collaboration avec le BPA, notamment en matière de promotion du port du casque et demande si les positions des deux institutions sont aujourd'hui alignées. Il rappelle qu'un débat similaire avait eu lieu il y a une quinzaine d'années et indique avoir lui-même été l'auteur d'une résolution demandant au canton de solliciter la Confédération afin de rendre obligatoire le port du casque sur les pistes cyclables. Cette résolution avait été refusée. Il précise qu'à l'époque un courrier avait été adressé au BPA afin d'obtenir son avis. Dans sa réponse, celui-ci indiquait que, dans certaines situations, le port du casque pouvait présenter des risques, notamment lors de regroupements de cyclistes, dans la mesure où il pourrait atténuer la perception des bruits environnants et ainsi isoler les cyclistes. Il demande dès lors si cette position du BPA a été évoquée lors des auditions et si les positions du BPA et de la Suva sont désormais convergentes concernant le port du casque.

M. Messerli répond que la SUVA entretient des contacts réguliers avec le BPA et que des échanges ont lieu de manière fréquente, notamment en matière de communication et de campagnes de prévention, avec une certaine coordination entre les deux institutions. S'agissant de l'idée selon laquelle le port du casque pourrait présenter des risques dans certaines situations, il indique ne pas avoir connaissance d'une telle position aujourd'hui et estime qu'elle n'est plus d'actualité. Selon lui, le BPA favorise également le port du casque. Il précise enfin que des discussions ont eu lieu avec le BPA au mois de janvier et que celui-ci serait favorable à l'introduction d'une obligation du port du casque jusqu'à l'âge de 14 ans.

M. Garazi indique qu'un débat similaire avait également eu lieu concernant la ceinture de sécurité. Il relève que, dans la grande majorité des cas, celle-ci sauve des vies, même si certaines situations exceptionnelles peuvent exister. Il estime qu'un débat comparable a pu avoir lieu à propos du casque, mais il précise que ce n'est en tout cas pas la position de la Suva.

Un député S est personnellement favorable au port du casque, tout en souhaitant poser quelques questions afin d'évaluer la pertinence d'une

éventuelle obligation. Il relève qu'au vu des chiffres présentés, une telle mesure pourrait sembler logique. Il demande dès lors s'il existe des études portant sur l'efficacité de l'obligation du port du casque à l'étranger. Il mentionne notamment une étude réalisée en Australie, selon laquelle l'introduction d'une obligation aurait eu un effet contre-productif en donnant aux cyclistes un faux sentiment de sécurité.

M. Messerli indique ne pas pouvoir se prononcer sur l'efficacité d'une obligation du port du casque. Il rappelle toutefois que le port du casque permet de réduire d'environ 50% le risque de blessures cranio-cérébral. Il mentionne que l'Espagne a récemment introduit une obligation du port du casque, mais qu'il n'existe pas encore de résultats permettant d'en évaluer les effets. Il ajoute ne pas disposer d'informations concernant la situation en Australie.

M. Garazi indique que, si le port du casque était rendu obligatoire, il est probable que le nombre de traumatismes cranio-cérébraux diminuerait. Il précise toutefois qu'à la Suva ils ne disent pas qu'il faut rendre le casque obligatoire, estimant que ce n'est pas leur rôle de se prononcer sur une telle obligation. Il relève néanmoins que, d'un point de vue factuel, une augmentation du port du casque entraînerait vraisemblablement une diminution des blessures cranio-cérébrales.

Le député demande si un éventuel effet contre-productif a été observé, notamment en lien avec le comportement des automobilistes qui prêteraient moins attention aux cyclistes ou des cyclistes eux-mêmes qui adopteraient une conduite moins prudente.

M. Garazi indique ne pas avoir connaissance d'un tel phénomène.

Un député PLR revient sur la question de la ceinture de sécurité et indique qu'il irait plus loin dans la réflexion. Il relève qu'il y a 20 ou 30 ans, le vélo était principalement considéré comme un loisir, alors qu'il constitue aujourd'hui un véritable moyen de transport soumis aux règles de la circulation routière. Il indique comprendre qu'il s'agit d'une question politique et que la position de la Suva consiste à formuler des recommandations. Il s'interroge toutefois sur la position adoptée à l'époque concernant l'introduction de l'obligation du port de la ceinture de sécurité, se demandant si la Suva s'était limitée à ne pas intervenir dans le débat politique tout en recommandant le port de la ceinture en raison de son efficacité pour réduire le nombre de décès. Il demande dès lors s'il ne serait pas temps de considérer pleinement le vélo comme un moyen de transport à part entière et s'il ne conviendrait pas d'imposer le port du casque aux cyclistes, à l'instar de l'obligation du port de la ceinture pour les automobilistes.

M. Garazi indique que la position de la Suva s'explique par son rôle institutionnel. En matière d'accidents professionnels, la Suva agit comme organe d'exécution et peut, à ce titre, contrôler l'application des mesures de sécurité au travail. Il précise que, dans ce cadre, elle peut notamment intervenir sur les chantiers et ordonner leur arrêt si les conditions de sécurité ne sont pas remplies. Il relève qu'en matière d'accidents non professionnels, le rôle de la Suva est différent et se limite essentiellement au conseil et à la prévention, sans pouvoir de contrôle. Il ajoute que, si la question est de savoir si le port du casque permettrait d'éviter des traumatismes cranio-cérébraux, la réponse est clairement positive. Il précise toutefois qu'il n'appartient pas à la Suva de décider de ce qui doit être rendu obligatoire dans la société, celle-ci pouvant uniquement formuler des recommandations.

Le député fait un parallèle avec le ski et relève qu'aujourd'hui il viendrait difficilement à l'esprit de quelqu'un de skier sans casque. Il estime qu'il convient d'adapter les pratiques à l'évolution des risques.

M. Garazi fait remarquer qu'il est intéressant de constater que le casque de ski n'est pas obligatoire, mais qu'il est largement porté, notamment parce qu'il a été rendu à la mode.

Une députée LC remercie les intervenants de leur présentation. Elle indique être favorable à l'obligation du port du casque et s'interroge, s'agissant du taux de 59% portant le casque, sur les raisons invoquées par les personnes qui refusent de porter un casque. Elle demande notamment si cette proportion concerne en particulier les usagers de Vélo Partage.

M. Messerli indique que l'usage de vélos partagés constitue effectivement l'une des raisons invoquées, notamment parce que les utilisateurs ne souhaitent pas porter un casque qui aurait déjà été utilisé par d'autres. Il précise que des tentatives ont été faites pour mettre des casques à disposition sur les stations, mais que cela n'a pas rencontré de succès. Il relève également que certaines personnes estiment ne parcourir que de courtes distances et renoncent dès lors à porter un casque. Il ajoute que de nombreux accidents surviennent dans ce type de situations, lorsque les déplacements sont considérés comme anodins.

M. Garazi ajoute qu'un autre élément est parfois mentionné, comme certaines personnes estimant qu'il fait trop chaud pour porter un casque.

Un député LJS s'interroge sur la possibilité pour le canton de légiférer sur l'obligation du port du casque et demande si cette question ne relève pas de la législation fédérale en matière de circulation routière.

M. Garazi répond qu'ils se sont posé la même question, mais qu'il ne peut pas se prononcer juridiquement sur ce point, n'étant pas spécialiste en la matière.

Un député Ve se réjouit que de plus en plus de cyclistes portent spontanément un casque. Il s'interroge toutefois sur l'existence de statistiques concernant les casques mal portés, certains avançant qu'un casque mal ajusté peut donner un faux sentiment de sécurité. Il demande s'il existe des données à ce sujet.

M. Messerli indique que des éléments de sensibilisation à ce sujet sont disponibles sur leur site internet, mais qu'il n'existe pas de statistiques précises. Il précise toutefois que des recherches ont été menées et que de nombreuses personnes portent leur casque de manière incorrecte. Il relève que lors des « slowUp », un service de réglage des casques est proposé et que cela permet de constater que beaucoup d'utilisateurs les portent mal. Il ajoute que cette problématique est connue et fait l'objet d'actions de sensibilisation depuis plusieurs années.

M. Garazi indique qu'il est difficile de répondre à cette question, dans la mesure où les déclarations d'accident ne permettent pas de savoir si les personnes portaient ou non un casque.

Le député indique qu'il conviendrait d'encourager le port correct du casque, plutôt que d'introduire une obligation de port du casque qui, s'il est mal porté, pourrait s'avérer contre-productif.

Une députée PLR indique que sa question va dans le même sens et qu'il s'interroge sur le risque qu'une obligation du port du casque conduise à une augmentation du nombre de personnes le portant de manière incorrecte, avec un risque d'aggraver les blessures en cas d'accident.

M. Garazi indique ne pas avoir connaissance d'un tel argument et précise ne pas être en mesure de se prononcer sur ce point. Il relève toutefois que l'on pourrait également se demander, si le port du casque devenait obligatoire, pourquoi les personnes le porteraient plus mal que les 59% qui le portent déjà.

La députée répond que cela pourrait être le cas, dans la mesure où les personnes concernées ne feraient pas elles-mêmes la démarche de porter un casque.

Un député MCG demande s'il est possible de savoir si les personnes blessées portaient un casque ou non.

M. Messerli répond que non, car seules les blessures sont recensées et que les données ne permettent pas de savoir si les personnes portaient un casque ou quel équipement elles utilisaient.

M. Garazi attire l'attention de la commission sur le fait que les personnes les mieux à même de répondre à cette question seraient celles travaillant aux

HUG, qui observent directement les blessures. Il précise que la Suva ne dispose pas de ces données.

Un député Ve rebondit sur la remarque du député LJS et relève que le canton ne peut pas légiférer en la matière. Il se réfère ensuite aux deux autres invités portant sur la sensibilisation et indique qu'au regard des statistiques, montrant que les blessures à la tête sont moins fréquentes mais entraînent des coûts élevés et des conséquences graves, il s'interroge sur les priorités à retenir en matière de prévention. Il demande si l'accent devrait être mis en priorité sur le port du casque, sur le comportement et les habitudes des cyclistes ou encore sur le comportement des tiers. Il s'interroge enfin sur l'existence de données statistiques permettant d'orienter la répartition des efforts de prévention.

M. Messerli indique que le programme lancé il y a deux ans porte notamment sur le comportement, la condition physique et l'équipement. Selon lui, c'est dans ces domaines qu'il convient d'investir en priorité. Il précise que le port du casque demeure également un élément important.

Le député relève que, dans cette motion, le casque constitue un élément central, alors qu'au regard des arguments présentés par M. Messerli, il apparaît plutôt comme un élément accessoire. Il estime dès lors que la place qui lui est accordée dans la motion peut être discutée.

M. Garazi relève que le taux de port du casque est passé de 6% à 59% grâce à de nombreuses campagnes de sensibilisation et de prévention. Il estime toutefois que, si par hypothèse un plateau devait être atteint et que les campagnes de sensibilisation ne permettaient plus de convaincre l'ensemble des usagers de porter un casque, l'action ne pourrait pas se concentrer uniquement sur cet aspect. Il indique dès lors que l'action porte également sur le comportement, afin de prévenir les accidents autant que possible.

## **Discussion interne**

Un député UDC demande que la commission ne procède pas au vote aujourd'hui. Il indique que, s'agissant de la première invite, il souhaiterait pouvoir proposer un amendement visant à prévoir une approche auprès des autorités fédérales concernant la possibilité d'instaurer une obligation. Cette invite pourrait ainsi charger le Conseil d'Etat de prendre contact avec les autorités fédérales. Il précise qu'il a besoin de temps afin de formuler une proposition compatible avec la législation actuelle.

Le président indique que cette motion sera inscrite en tant que point mobile lors de la séance de la semaine suivante.

## Séance du mardi 10 mars 2026

### Audition du DIP

- *M<sup>me</sup> Isabelle Vuillemin, directrice du service enseignement DGEO*
- *M<sup>me</sup> Ana Cujean, chargée de mission à la DGESII – DIP*

Le président les remercie de leur présence et les accueille dans le cadre de l'examen de la motion 3111.

M<sup>me</sup> Vuillemin remercie la commission de l'accueillir. Elle indique qu'elle souhaite présenter un point de situation concernant l'éducation routière au niveau du cycle d'orientation. Elle rappelle tout d'abord le cadre général. Les cours d'éducation routière s'inscrivent dans le cadre de la Convention de Vienne, que la Suisse a ratifiée. Dès lors, le pays est tenu de mettre en œuvre une éducation routière de manière systématique à tous les niveaux de la scolarité. Au niveau de l'enseignement obligatoire, le cadre légal et réglementaire est notamment défini dans le plan d'études romand. Celui-ci précise qu'« au terme de sa scolarité, tout élève devrait avoir pu bénéficier d'apports en matière de santé et de prévention (éducation routière, éducation nutritionnelle, éducation sexuelle, etc.), lui permettant d'agir en connaissance de cause et de recourir, au besoin, aux services existants ». Elle souligne que cette éducation routière peut s'appuyer sur des partenaires externes, tels que la Brigade d'éducation routière ou d'autres entités disposant de compétences spécifiques dans ce domaine.

S'agissant du dispositif mis en place, elle explique qu'au niveau primaire, la prévention routière est assurée par la brigade d'éducation routière. Celle-ci intervient à raison d'une période de 45 minutes par année, de la 1P à la 7P. En 8P, les élèves participent également à une demi-journée au Jardin de la circulation. Au niveau du cycle d'orientation, cette prestation est assurée par les maîtres et maîtresses de classe, à raison d'une période de 45 minutes par année scolaire : une en 9<sup>e</sup>, une en 10<sup>e</sup> et une en 11<sup>e</sup>. Le cycle d'orientation est responsable de cette prestation et met à disposition des enseignants un support pédagogique spécifique. Elle précise que ce support est structuré autour de différentes thématiques selon l'année : en 9<sup>e</sup>, l'accent est mis sur le vélo ; en 10<sup>e</sup>, sur la trottinette électrique ; et, en 11<sup>e</sup>, sur les cycles motorisés légers, catégorie dans laquelle s'inscrit également le vélo électrique, ainsi que sur les gestes de base en cas d'accident. Les contenus sont mis à jour chaque année et s'appuient notamment sur les statistiques relatives aux accidents à Genève. Elle indique également que le dispositif pédagogique repose sur des présentations interactives. Certaines notions sont abordées de manière transversale chaque année, tandis que d'autres sont spécifiques à un niveau donné. Des contenus d'approfondissement sont également proposés. Ceux-ci

sont relativement conséquents et permettent aux enseignants d'adapter leur enseignement en fonction des spécificités de leur établissement, du profil des élèves et du contexte dans lequel se situe l'établissement scolaire. Elle précise que, pour dispenser cette formation, chaque enseignant reçoit une formation institutionnelle obligatoire. Celle-ci consiste en une séance animée par une avocate ainsi qu'un ilotier de la brigade d'éducation et de prévention (BEP) et porte principalement sur les notions de responsabilité.

M<sup>me</sup> Vuillemin présente ensuite quelques exemples tirés du contenu du programme en 9<sup>e</sup> année du cycle d'orientation. Les élèves abordent notamment les signaux et prescriptions de la circulation, par exemple au moyen de questionnaires à choix multiples. L'utilisation du vélo est introduite dès l'école primaire et ces notions sont ensuite reprises et approfondies au cycle d'orientation. Les élèves sont également sensibilisés aux conséquences du non-respect des règles de circulation. Les enseignants abordent notamment les implications en termes de coûts et de responsabilité, ainsi que les risques pour la sécurité d'autrui. A titre d'exemple, la mise en danger d'autrui peut donner lieu à une contravention en plus d'une amende, avec un coût pouvant se situer entre 500 et 1000 francs. Certaines questions portent spécifiquement sur le port du casque. Par exemple, les élèves sont amenés à réfléchir à la partie du corps la plus touchée lors d'un accident à vélo. Les données présentées montrent qu'environ 18% des blessures concernent la tête. Il est également rappelé que le port du casque permet de réduire de moitié le risque de blessures graves. Ces éléments sont abordés sous forme de quiz afin de rendre l'apprentissage interactif et de favoriser la sensibilisation des élèves. Toujours en lien avec la pratique du vélo, un temps de discussion est prévu avec les élèves pour aborder différents comportements à risque, tels que l'utilisation d'écouteurs, le port de protections inadaptées, la circulation en bord de trottoir, la présence de rails de tram ou encore les changements brusques de direction. Les élèves sont également sensibilisés à l'importance de porter des vêtements visibles ou réfléchissants.

M<sup>me</sup> Vuillemin présente ensuite quelques éléments du programme de 10<sup>e</sup> année, qui aborde plus particulièrement la question des trottinettes. Les élèves sont notamment informés qu'il est interdit de circuler sur le domaine public avec un véhicule non homologué. En cas d'accident, l'assurance pourrait ne pas prendre en charge les frais et l'usager pourrait être sanctionné. Les élèves sont sensibilisés au fait que les trottinettes et les cycles motorisés légers doivent être homologués pour circuler sur le domaine public. Elle rappelle également que les élèves de moins de 14 ans ne sont pas autorisés à conduire ce type de véhicules et qu'une infraction peut entraîner une amende. Les cours abordent aussi la question de certains véhicules non autorisés sur la

voie publique, tels que les gyropodes (monoroues), hoverboards ou e-skateboards, ainsi que les conséquences possibles en cas d'accident impliquant ces engins. Une attention particulière est également portée aux lieux où ces véhicules peuvent circuler. Cette sensibilisation est jugée importante, car de nombreux élèves utilisent des trottinettes, qu'elles soient électriques ou non, pour se rendre à l'école. Elle relève également certaines pratiques problématiques, comme le transport de deux personnes sur une trottinette ou les parents qui déposent leurs enfants à deux sur un même engin. Elle mentionne également des données publiées dans la presse : en 2021, les trottinettes non motorisées ont été impliquées dans 174 accidents, dont 155 avec dommages corporels. La même année, 376 accidents ont impliqué des trottinettes électriques, dont 342 avec des dommages corporels, soit 91%. L'objectif est de susciter une prise de conscience des risques, qui ne sont pas uniquement financiers mais également liés à la santé. Les élèves sont également informés qu'à partir de l'âge de 10 ans, ils peuvent être pénalement responsables. Il est aussi rappelé que la personne ayant acheté la trottinette peut être tenue responsable dans certaines situations et que la couverture d'assurance n'est pas toujours garantie. Les cours abordent également les conséquences possibles en cas d'infraction. Par exemple, circuler à trottinette ou à vélo électrique sur la voie publique avant l'âge de 16 ans ou sans permis M ou G dès 14 ans peut entraîner diverses conséquences pénales, telles qu'une arrestation provisoire en cas de flagrant délit, un transport et une audition dans un poste de police, ainsi qu'un rapport transmis au Tribunal des mineurs. Si la trottinette dépasse les 20 km/h, le véhicule peut être séquestré. Ces éléments visent à sensibiliser les élèves aux conséquences juridiques de leurs actes. Un point particulier est également consacré à la question du casier judiciaire. Il est expliqué aux élèves que les infractions commises avant la majorité n'apparaissent pas dans l'extrait ordinaire du casier judiciaire demandé par les particuliers, mais qu'elles peuvent figurer pendant plusieurs années dans d'autres types d'extraits accessibles à certaines autorités.

Enfin, en 11<sup>e</sup> année, l'accent est mis davantage sur les conséquences civiles et la responsabilité financière en cas d'accident. Des études de cas sont présentées aux élèves. Par exemple, un scénario évoque un accident survenu près de la gare Cornavin le 1<sup>er</sup> juillet 2018, au cours duquel une voiture percute un cycliste qui décède après une fracture du crâne. Les élèves sont invités à réfléchir aux conséquences financières possibles, notamment en lien avec les frais médicaux ou les pertes de revenus. D'autres exemples portent sur les conséquences d'un accident impliquant de l'alcool ou des stupéfiants. Il est notamment expliqué que l'assurance peut exercer un recours contre l'assuré, pouvant atteindre 70% des frais, ce qui peut représenter des montants très

importants. Enfin, les élèves reçoivent également des informations sur les permis nécessaires pour conduire certains véhicules, notamment le permis M requis dès 14 ans pour certains vélos motorisés ou vélos électriques. M<sup>me</sup> Vuillemin précise que ce travail est mené en collaboration avec la Brigade d'éducation routière ainsi qu'avec le Jeune Barreau, qui apporte son expertise sur les questions juridiques.

Le président propose de poursuivre avec la seconde présentation concernant la prévention routière dans le secondaire.

M<sup>me</sup> Cujean indique s'occuper de la prévention routière au niveau du secondaire II. Elle rappelle tout d'abord le cadre légal applicable, notamment l'article 7 de la loi sur l'instruction publique (LIP) de 2024 relatif aux compétences du département, qui prévoit que celui-ci « assure la prévention, la promotion de la santé et la protection des enfants et des jeunes, conformément à la loi ad hoc ». Elle explique qu'entre 2017 et 2018 un projet important a été lancé visant à mettre en place de nouvelles modalités pour l'enseignement de l'éducation routière, validées par la conseillère d'Etat. Ce modèle, développé en collaboration avec le Touring Club Suisse (TCS), était déjà utilisé dans les écoles professionnelles des cantons lémaniques. Il reposait sur des modules pouvant être intégrés dans différentes disciplines et abordant les thématiques de la sécurité routière. Ces modules se présentent sous la forme de supports de cours en lien avec les plans d'études.

M<sup>me</sup> Cujean indique qu'à partir de 2019 et jusqu'à aujourd'hui, le service enseignement et évaluation du secondaire II a mandaté, avec l'accord de la Conférence des directrices et directeurs du secondaire II, un groupe de travail composé d'enseignants et de doyens représentant l'ensemble des filières du secondaire II, notamment les CFP, CFPP, ACCESS, le Collège de Genève (CdG) et l'Ecole de culture générale (ECG).

Chaque membre du groupe représentait une discipline spécifique. L'objectif était que chacun analyse l'adéquation des séquences pédagogiques proposées avec le public cible, les teste en classe, fasse un retour d'expérience, les adapte et les valide. Ce travail a été mené en collaboration avec le responsable pédagogique du TCS et avec le soutien du Fonds de sécurité routière. Il a abouti à la mise en place du projet « edu4motion ». Dans ce cadre, onze séquences pédagogiques ont été développées dans onze disciplines différentes. Elles sont disponibles sur la plateforme « Enseignement ». Elle donne quelques exemples de ces séquences : en mathématiques, une séquence porte sur la sensibilisation aux risques présents dans l'espace routier à travers l'analyse de graphiques ; en physique, une séquence intitulée « Adoptons notre vitesse » aborde les notions de cinématique ; en droit, une séquence traite de la distraction au volant dans une perspective de droit pénal ; enfin, en

philosophie, une séquence porte sur la place de la voiture autonome dans la société. Chaque séquence comprend un support pédagogique pour l'enseignant, un support destiné aux élèves ainsi qu'une présentation destinée à l'ensemble de la classe. Les écoles disposent toutefois d'une certaine autonomie dans la mise en œuvre, selon leurs spécificités et leur organisation interne. Elles peuvent notamment organiser des manifestations, des campagnes de promotion de la mobilité douce ou des actions de prévention routière. Elle indique que l'objectif est désormais de mieux communiquer sur les séquences pédagogiques mises à disposition et, parallèlement, de proposer un catalogue de partenaires externes pouvant intervenir dans les établissements, tels que Pro Vélo ou l'association Road Cross. Elle mentionne par exemple qu'un atelier animé par Road Cross, utilisant la réalité virtuelle avec des lunettes 3D, a été organisé cette année dans un centre. Enfin, elle précise que l'intention est de désigner un référent ou une référente pour la prévention routière dans chaque établissement afin de s'assurer que les informations et les outils disponibles soient correctement relayés.

Un député LC remercie pour les explications et demande si la question du port de casques audio ou d'oreillettes est également abordée dans le cadre de ces enseignements et si ce point est présenté aux élèves.

M<sup>me</sup> Cujean indique que cette question est notamment abordée dans certaines disciplines, par exemple dans les cours de langues. Dans ce cadre, un thème porte sur l'inattention et les différentes situations pouvant y conduire, notamment l'utilisation du téléphone ou le port d'oreillettes.

Un député Ve relève que, dans les écoles primaires, les interventions semblent systématiques et organisées une fois par année, avec des tests. Il demande si ces tests sont corrigés ou s'il s'agit d'une autocorrection. Il souhaite également savoir s'il existe un moyen d'évaluer si le message a été compris par les élèves, ou si ces tests servent uniquement à vérifier que la matière a été présentée.

M<sup>me</sup> Vuillemin rappelle que cette prestation est prise en charge par la brigade d'éducation routière. L'enseignant assiste aux interventions afin d'observer leur déroulement, mais ne dispose pas d'un droit de regard direct sur le contenu précis de l'enseignement. Elle précise toutefois que, s'agissant d'une éventuelle évaluation au retour en classe, la réponse est négative. Les thématiques relevant de la formation générale ne font pas l'objet d'une évaluation certificative à Genève, conformément aux dispositions réglementaires. Des évaluations formatives peuvent en revanche être réalisées, mais sans effet sur la certification des élèves.

Le président précise que la Brigade d'éducation routière s'est prononcée par écrit et que les commissaires ont accès à leur réponse.

Le député relève que l'approche incluant des interventions d'associations ou de partenaires externes, tels que Pro Vélo ou le TCS, est très intéressante. Il demande si des données ou des statistiques existent concernant la fréquence de ces interventions. Il souligne également que certaines associations disposent de responsables pédagogiques et s'interroge sur la manière dont le cadre scolaire garantit que les messages diffusés restent les plus neutres possible et ne soient pas orientés. Enfin, il demande s'il existe des statistiques permettant d'indiquer, par exemple, dans quelle proportion des interventions sont réalisées par certaines organisations, telles que le TCS.

M<sup>me</sup> Cujean répond que les associations n'interviennent pas directement dans les écoles. Si une intervention devait avoir lieu, la direction de l'établissement en informe au préalable la direction générale. S'agissant des statistiques, elle indique ne pas disposer de données, mais précise qu'elle peut se renseigner et les transmettre ultérieurement.

Le président lui indique qu'elle pourra transmettre ce document à la commission et qu'il sera annexé au procès-verbal.

Le député relève que la motion propose d'augmenter les actions de sensibilisation. Il demande si, de leur point de vue, les dispositifs actuellement en place sont déjà suffisants et bien structurés, ou s'il serait pertinent de renforcer ces actions.

M<sup>me</sup> Vuillemin indique qu'au niveau de l'enseignement obligatoire, la brigade intervient en classe en présence de l'enseignant titulaire. Cela permet de reprendre et de consolider un certain nombre d'éléments par la suite, de sorte que ces interventions ne constituent pas une action ponctuelle isolée. Au niveau primaire, elle souligne que la prévention routière est également abordée lors des premières journées d'école, avec la participation de la police municipale, qui se trouve aux alentours des écoles. Elle précise que les dispositifs présentés sont généralisés et assurés dans l'ensemble des établissements, tant au primaire qu'au cycle d'orientation. Elle précise toutefois qu'il existe également de nombreuses initiatives locales, telles que des actions de type « back to school ». Au niveau du cycle d'orientation, l'un des principaux enjeux réside dans l'intégration de ces thématiques dans la grille horaire. La question se pose notamment de savoir à la place de quelle discipline ces enseignements pourraient être intégrés. Il s'agit donc de trouver une place prioritaire pour ces contenus dans un temps d'enseignement limité, tout en veillant à ce que ces thématiques soient abordées de manière transversale. Elle souligne que l'objectif n'est pas uniquement de disposer d'un

temps d'enseignement dédié, mais également de créer des liens entre les messages transmis par des intervenants externes et ceux relayés par les enseignants dans les différentes disciplines.

Une députée PLR relève qu'au niveau du cycle d'orientation, les interventions sont désormais assurées par les enseignants, alors qu'elles étaient auparavant réalisées par la police. Elle demande s'il existe des retours à ce sujet. Elle indique notamment avoir entendu certaines insatisfactions de la part d'enseignants qui estimaient ne pas disposer de connaissances suffisantes sur ces questions.

M<sup>me</sup> Vuillemin indique qu'un changement est intervenu dans la prise en charge de cet enseignement. Auparavant, cette prestation était assurée par des juristes du secondaire II, alors qu'elle est désormais dispensée par les enseignants de classe. Ce changement a suscité certaines réticences, notamment en raison du sentiment de manque d'expertise exprimé par certains enseignants. C'est pour cette raison qu'une formation continue a été mise en place et qu'un outil pédagogique « clé en main » a été élaboré afin de les accompagner dans cette tâche. Elle ajoute qu'un deuxième élément est actuellement en discussion. Des échanges sont en cours avec la gendarmerie cantonale afin d'examiner dans quelle mesure celle-ci pourrait contribuer à la délivrance de cette prestation. Une rencontre a eu lieu il y a quelques semaines et les conclusions de ces discussions sont encore attendues. Elle souligne que l'objectif serait de pouvoir s'appuyer sur l'expertise de la police tout en maintenant cet enseignement dans le cadre de la formation générale. Il s'agirait donc d'une approche complémentaire. Elle relève que les premières années de mise en œuvre n'ont pas été simples et que la question de la manière d'intégrer l'expertise de la police reste en discussion. Elle précise que l'expérience observée au cycle d'orientation montre également que la présence de la police peut renforcer la légitimité du message, notamment en raison de l'importance accordée à la prévention et de l'impact symbolique lié à la présence d'un uniforme.

Un député Ve remercie pour ces explications et relève que la présence des intervenantes est principalement liée à la troisième invite de la motion, qui ne vise pas à intensifier les actions existantes, mais plutôt à mettre en œuvre des mesures qui semblent déjà en place. Il indique toutefois qu'un élément l'interroge, à savoir la possibilité d'inclure davantage les parents dans ces actions de sensibilisation. Il s'interroge ainsi sur l'existence d'une réflexion autour de l'éducation des parents, dans la mesure où certains comportements à risque peuvent être liés à de mauvaises pratiques de conducteurs adultes. Il relève enfin que, si des interventions de la police sont déjà envisagées, il serait

peut-être également pertinent de réfléchir à l'intervention de professionnels de la santé dans les classes.

M<sup>me</sup> Vuillemin indique que, s'agissant de la sensibilisation des parents, il serait possible, en fonction des contextes locaux, de mobiliser certaines instances participatives afin d'aborder la question de la prévention. Elle mentionne que, dans certaines situations particulières, des dispositifs ont déjà été mis en place. Elle cite notamment le cas de travaux réalisés à proximité d'établissements scolaires, comme à la Gradelle, où des mesures de communication avaient été déployées afin d'informer les parents et les élèves des modifications de circulation pour les cyclistes. Elle indique qu'il serait envisageable d'aborder ces questions dans le cadre de rencontres avec les parents, notamment lors des moments d'accueil ou d'autres espaces d'échange existants. Ces instances participatives pourraient constituer des lieux pertinents pour sensibiliser les parents, notamment à leur rôle de modèle. Elle souligne toutefois que cette piste n'a pas fait l'objet d'une réflexion approfondie jusqu'à présent. Elle relève également que, si l'expertise de la police est actuellement mobilisée, la question de l'apport d'autres expertises pourrait se poser. Elle évoque par exemple la possibilité d'un travail avec le service de santé de l'enfance et de la jeunesse afin d'intégrer d'autres dimensions dans les actions de prévention. Elle conclut en indiquant que ces pistes sont prises en considération. La question de l'implication des parents et des moyens de susciter leur intérêt pourrait faire l'objet d'une réflexion, mais qu'à ce stade, les actions menées relèvent davantage d'initiatives liées à des contextes spécifiques que d'une approche généralisée.

## **Discussion interne**

Le président indique que la commission n'ira pas plus loin ce soir, et précise que le projet de loi du département ainsi que cette motion feront encore l'objet d'auditions lors de la prochaine séance. Il précise que la commission a reçu l'amendement proposé par un député UDC et demande s'il y a des objections à cet amendement.

Un député S propose d'en discuter lors de la séance de la semaine prochaine.

## **Séance du 17 mars 2026**

### **Audition de M. Olivier Gurtner, président de Pro Vélo**

Le président salue M. Gurtner et lui cède la parole.

M. Gurtner remercie la commission de l'invitation. Il indique représenter Pro Vélo, association œuvrant pour la promotion du vélo à Genève, en tant que

moyen de transport quotidien respectueux de l'environnement, sain, rapide, silencieux, peu encombrant et économique. Il précise que l'association compte environ 2500 membres et collabore avec les collectivités publiques, les entreprises et les écoles, notamment dans des activités de sensibilisation et de formation. Il mentionne également une collaboration étroite avec le DSM, la Ville de Genève et plusieurs communes. Il souligne que les objectifs de l'association s'inscrivent dans la stratégie climatique ainsi que dans les plans climat cantonal et communal.

S'agissant de la motion, il estime qu'elle soulève des questions pertinentes concernant l'évolution des accidents et place à juste titre la sécurité au centre des préoccupations, objectif que partage l'association. Il indique que celle-ci a récemment réorienté ses priorités afin de favoriser un usage du vélo accessible au plus grand nombre, dans des conditions de sécurité pour tous les usagers. Il précise que l'association défend un modèle axé sur une cohabitation sécurisée entre les différents usagers de la route.

M. Gurtner évoque les invites 2 et 3 de la motion, qu'il juge pertinentes, notamment en matière de formation et de sensibilisation, en particulier en milieu scolaire. Il souligne que ces enjeux concernent l'ensemble des usagers, y compris les automobilistes et les conducteurs de poids lourds, au regard de leur rôle dans l'accidentologie impliquant des cyclistes.

S'agissant de la question du casque et de son obligation, il indique qu'il s'agit d'un enjeu relevant du droit fédéral, notamment de la LCR, qui prévoit déjà l'obligation du port du casque pour les vélos à 45 km/h. Il relève que, sauf erreur, le parti à l'origine de la motion a également déposé un texte en ce sens au niveau fédéral et que le Conseil fédéral a indiqué, à la mi-février, ne pas souhaiter rouvrir ce débat. Il estime dès lors que cette question est réglée à ce niveau.

M. Gurtner expose les raisons pour lesquelles l'association se montre sceptique à l'égard d'une obligation du port du casque. Il indique que, du point de vue des cyclistes, le port du casque peut entraîner une baisse de vigilance et encourager des comportements plus téméraires. Il ajoute que certains profils d'usagers, notamment les hommes, sont davantage enclins à ce type de comportements. Il relève que des effets similaires peuvent être observés du côté des automobilistes, certaines études françaises montrent que les dépassements sont plus rapprochés lorsque le cycliste porte un casque, ce qui peut, finalement, augmenter les risques. Il mentionne un troisième argument, qu'il qualifie de secondaire pour l'association, selon lequel l'obligation du casque pourrait rendre le vélo moins attractif. Il précise que, pour l'association, l'enjeu principal demeure le comportement des usagers et la sécurité globale.

M. Gurtner cite un éditorial du Temps publié en 2020, selon lequel le port du casque constitue une mesure utile, mais ne saurait se substituer à des infrastructures cyclables adéquates. Il souligne que ce second volet est central, car la motion traite des conflits, des accidents et des risques ; toutefois les infrastructures constituent le levier principal d'amélioration de la sécurité. Il évoque le cadre légal, notamment la loi fédérale sur les voies cyclables (LVC), qui « oblige les cantons à planifier et à construire des réseaux cyclables continus et sûrs d'ici 2042 ». Il mentionne, à Genève, le PAMA, les voies express vélo et les voies vertes, qui permettent de renforcer la sécurité. Il relève également l'importance du régime de circulation. Il mentionne les débats récents visant à affaiblir les limitations à 30 km/h et estime que, si l'objectif est d'améliorer la sécurité, un retour vers des vitesses plus élevées irait à l'encontre de cet objectif.

M. Gurtner souligne enfin la diversité des profils de cyclistes. Il indique qu'il y a de plus en plus de cyclistes circulant à 45 km/h et que, avec les nouvelles normes fédérales, ceux-ci seront progressivement amenés à circuler sur la chaussée plutôt que sur les voies cyclables, étant déjà soumis à l'obligation du port du casque. Il mentionne également les vélos musculaires et les vélos à 25 km/h, ainsi que les différentes catégories d'utilisateurs, notamment les artisans du tissu économique, tels que les plombiers, qui utilisent le vélo comme moyen de transport professionnel. Il souligne ainsi la diversité des usages observée à Genève. Il indique que, pour encourager davantage de femmes à recourir au vélo, un renforcement de la sécurité est nécessaire, les sondages montrant que certaines y renoncent en raison d'un sentiment d'insécurité lié à des infrastructures insuffisantes. Il indique qu'au-delà des infrastructures, les objectifs politiques jouent également un rôle. Il mentionne des modèles appliqués dans plusieurs villes, avec l'objectif de zéro mort, notamment à Londres et Helsinki. Il relève qu'à Genève, les chiffres récents en matière d'accidents mortels demeurent préoccupants et il souligne que ce type de politique publique permet de renforcer la protection, en complément des infrastructures et des régimes de circulation.

### *Questions / réponses*

Un député LC indique revenir au premier point évoqué, relatif à la question du port du casque, qui a été rejetée au niveau fédéral. Il dit ne pas comprendre les réticences à l'égard de cette obligation. Il établit un parallèle avec le ski, pour lequel le port du casque est devenu la norme, et relève qu'il serait aujourd'hui difficilement concevable de pratiquer ce sport sans casque. Il mentionne également les éléments entendus de la part du BPA, selon lesquels le port du casque permet de sauver des vies, en prévenant des séquelles graves

ou mortelles et constitue une mesure peu coûteuse au regard des bénéficiaires qu'elle apporte. Par comparaison, il relève que les mesures telles que la limitation à 30 km/h impliquent des coûts de mise en œuvre et peuvent engendrer certaines nuisances, tout en n'offrant pas, selon lui, un rendement équivalent à celui du port du casque. Il s'interroge dès lors sur les raisons de l'opposition à cette obligation, alors qu'il s'agit d'une mesure permettant de sauver des vies, peu coûteuse et qui n'empêche pas, en parallèle, la mise en œuvre d'autres mesures telles que la limitation de vitesse.

M. Gurtner indique que Pro Vélo soutient et encourage le port du casque. Il relève toutefois que, comme mentionné précédemment, certaines études menées notamment en France et en Allemagne montrent que l'obligation du port du casque peut entraîner des effets indésirables, en particulier en lien avec les comportements des cyclistes et des automobilistes, qui peuvent devenir plus risqués. Il établit un parallèle avec le ski, indiquant que le port du casque peut également y conduire à une forme de sentiment d'invulnérabilité, susceptible d'encourager des comportements plus dangereux. Il souligne que l'enjeu est similaire. Il précise que cela ne signifie pas que l'association s'oppose au port du casque. S'agissant de l'aspect des coûts, il indique que la limitation à 30 km/h ne constitue pas, selon lui, une mesure particulièrement coûteuse, dans la mesure où elle implique principalement une adaptation de la signalisation, sans nécessiter de transformations lourdes de la voirie.

Un député S indique éprouver un certain malaise face aux éléments entendus, dans la mesure où le BPA a cité des études allant dans un sens, tandis que l'association Pro Vélo en cite d'autres, qui paraissent au moins en partie contradictoires. Il relève que, d'un côté, il est indiqué que le port du casque réduit la gravité des blessures en cas d'accident, tandis que, de l'autre, il est soutenu qu'il encourage des comportements à risque. Il dit entendre ces deux arguments. Il se demande comment cette contradiction apparente peut être résolue et s'interroge sur l'existence éventuelle d'études tenant compte de l'ensemble des paramètres, afin de déterminer si cette mesure est, en définitive, efficace ou non. Sa deuxième question porte sur le fait que, tout en indiquant que le casque peut favoriser des comportements plus risqués, l'association encourage néanmoins le port. Il relève qu'il peut y avoir là une forme de contradiction et il demande, dès lors, pour quelles raisons l'association continue malgré tout à recommander le port du casque. Il demande s'il ne conviendrait pas, contrairement à ce que propose la motion, de distinguer les vélos électriques des vélos musculaires, dans la mesure où les enjeux lui paraissent ne pas être exactement les mêmes.

M. Gurtner indique que, du point de vue de l'association, la réflexion part de l'accident, c'est-à-dire qu'au moment où celui-ci se produit, il est clairement

préférable de porter un casque, raison pour laquelle son usage est recommandé. Il précise toutefois que l'objectif défendu est avant tout d'éviter que les accidents ne se produisent. C'est dans cette perspective que l'association met l'accent sur les infrastructures et sur des objectifs politiques tels que le « zéro mort ». Il réaffirme qu'en cas d'accident, le port du casque demeure préférable. Il indique avoir pris connaissance de la position du BPA et se dit disposé à transmettre des sources complémentaires, notamment sur les effets liés au comportement des automobilistes lorsque les cyclistes portent un casque. S'agissant de la distinction entre types de vélos, il relève que la catégorie des vélos à 45 km/h est déjà encadrée sur le port du casque. Il indique que la question pourrait se poser pour les vélos à 25 km/h. Il souligne toutefois que les cyclistes sur vélos musculaires figurent parmi les plus exposés aux risques. Il relève que la perception selon laquelle les vélos électriques seraient les principaux concernés tient en partie à l'augmentation de leur nombre, ce qui se reflète dans les statistiques d'accidents. Il précise néanmoins que les cyclistes sur vélos musculaires restent particulièrement vulnérables. Il illustre ce point par la situation aux carrefours, car les vélos musculaires mettent davantage de temps à démarrer au feu vert, ce qui peut susciter de l'impatience chez certains automobilistes et conduire à des comportements plus risqués. Il indique donc que, de son point de vue, la distinction entre types de vélos n'est pas particulièrement pertinente.

Un député Ve revient sur les questions de prévention et d'éducation. Il relève que le département de l'instruction publique a indiqué que des interventions sont menées depuis plusieurs décennies, notamment à travers des cours et des actions de sensibilisation. Il s'interroge dès lors sur le niveau de compétence et de connaissance des usagers de la route, en particulier des jeunes cyclistes. Il indique que des doutes ont été exprimés au sein de la commission quant à ces connaissances, notamment à la suite d'exemples de questions présentées, jugées relativement techniques. Il demande ainsi si l'association dispose d'une appréciation du niveau de connaissance et de compétence des cyclistes. Il relève en outre qu'il n'existe pas d'évaluation formelle, mais uniquement des autoévaluations à l'issue des interventions.

M. Gurtner indique que, s'agissant des jeunes et du milieu scolaire, un enjeu réel se pose. Il relève que de moins en moins de jeunes savent utiliser le vélo, non pas d'un point de vue physique, mais en termes de conduite, de réflexes et d'identification des risques. Il souligne que l'on observe dans la société une inquiétude croissante des parents vis-à-vis de la circulation, ce qui ne favorise pas un sentiment de sécurité. Il en résulte une certaine retenue, avec pour conséquence que moins de jeunes se rendent à l'école à vélo qu'auparavant.

Le député Ve demande si l'association dispose, par exemple, d'une étude notamment en collaboration avec Modus, permettant d'évaluer plus précisément le niveau de compétence des usagers.

M. Gurtner indique que cela ne relève pas de la mission de l'association. Il précise que celle-ci consiste avant tout à collaborer avec les écoles afin de transmettre les bons réflexes, de proposer des mises en situation et de promouvoir les comportements adéquats. Il ajoute que, sauf demande spécifique du département, l'association ne développe pas d'outils d'évaluation formels, tels que des grilles ou des indicateurs fondés sur le niveau de connaissance.

Le président confirme que, sur demande d'une commune, Pro Vélo intervient volontiers. Il indique avoir lui-même participé, lorsqu'il exerçait des fonctions de magistrat, à un parcours organisé par l'association, dans un secteur particulièrement complexe et qu'il a trouvé l'expérience instructive. Il estime que l'outil pédagogique proposé par Pro Vélo est utile, pour autant qu'il soit suffisamment utilisé.

Une députée MCG demande une clarification concernant les propos tenus sur les vélos à 45 km/h, notamment quant au fait qu'ils ne puissent bientôt plus circuler sur les pistes cyclables.

M. Gurtner indique que cette question est actuellement en discussion au niveau fédéral. Il relève qu'un enjeu se pose en matière de cohabitation entre les différents types de vélos, car si celle-ci est globalement fonctionnelle entre vélos musculaires et vélos à 25 km/h, elle apparaît plus complexe avec les vélos à 45 km/h.

La députée demande ce qu'il en est des vélomoteurs.

M. Gurtner indique ne pas disposer d'informations à ce sujet, mais souligne que le véritable enjeu concerne les vélos à 45 km/h.

La députée se réfère à la première invite, qui propose d'évaluer la possibilité d'instaurer l'obligation du port du casque pour tous les cyclistes et utilisateurs de trottinettes électriques. Elle relève qu'il a été indiqué que la Confédération ne souhaite pas rouvrir ce débat. Elle s'interroge dès lors sur la possibilité pour un canton d'adopter lui-même une législation imposant le port du casque dans toutes les circonstances.

M. Gurtner répond que les règles de la circulation routière relèvent de la compétence fédérale.

Le président précise à l'attention de la députée MCG qu'un député UDC a déposé une proposition d'amendement visant à adapter la première invite afin

qu'elle soit compatible avec le droit supérieur. Il indique que celle-ci sera examinée ultérieurement. Il remercie M. Gurtner et le libère.

### **Discussion interne**

Le président indique que les auditions en lien avec cette motion sont terminées. Il propose dès lors de passer à l'examen de la proposition d'amendement du député UDC à la première invite. Il cède ensuite la parole au député Ve.

Ce député indique avoir transmis à la commission plusieurs propositions d'amendements.

Le président propose de commencer par la présentation de l'amendement du député UDC.

Le député UDC indique que, comme cela a été rappelé lors de séances antérieures, il est apparu qu'une base légale faisait défaut pour permettre au canton d'instaurer une obligation du port du casque. Il rappelle qu'un débat similaire avait déjà eu lieu une quinzaine d'années auparavant, à la suite d'une résolution qu'il avait lui-même déposée et qui avait été refusée. Il présente ensuite son amendement, qui propose d'inviter le Conseil d'Etat à intervenir non pas directement auprès des Chambres fédérales, mais par une approche élargie, à savoir : « à intervenir auprès de la Conférence des directeurs cantonaux chargés des transports afin qu'elle demande aux autorités fédérales de lancer un processus législatif visant à rendre obligatoire le port du casque pour tous les vélos et trottinettes utilisant le domaine public ». Il estime que cette approche est intéressante, dans la mesure où elle permettrait de rallier un nombre important de cantons, via cette conférence. Il ajoute que cette dernière est habilitée à adresser des demandes à la Confédération, notamment en vue de modifications législatives. Il indique que cet amendement vise à rendre la première invite compatible avec le droit supérieur, ce qui n'était pas le cas dans sa formulation initiale.

Le président demande s'il y a des objections à cette première invite.

Un député Ve indique que la situation n'est pas claire et demande s'il s'agit de prendre position ou d'entrer dans une procédure de vote.

Le président indique que la semaine précédente, en fin de séance, il avait été convenu de procéder au vote de l'amendement du député UDC après la présentation de Pro Vélo, raison pour laquelle il suit le déroulement qui avait été arrêté. Il précise que l'amendement portant sur la première invite vise uniquement à la rendre compatible avec le droit supérieur dans sa formulation initiale.

Le député Ve demande ce qu'il advient en cas de refus de cet amendement, à savoir si la première invite est maintenue dans sa formulation initiale.

Le président indique que le vote porte sur un amendement visant à supprimer la première invite et à la remplacer par celle proposée par le député UDC. Il précise que les oppositions à la première invite peuvent s'exprimer dans ce cadre.

Le député indique que cet amendement ne comporte pas uniquement un aspect de compatibilité avec le droit supérieur, mais également un enjeu de fond. Il relève que les propos tenus par Pro Vélo sont, selon lui, suffisamment clairs, c'est-à-dire que la question du port du casque est importante et ne doit pas être négligée, mais qu'en matière de prévention, d'autres mesures doivent être mises en œuvre, voire prioritaires. Il précise qu'ils ne s'opposent pas au principe d'une obligation du port du casque, éventuellement pour certaines catégories ou sur certaines voies, mais il considère que cela ne constitue pas une priorité. Il mentionne qu'à la suite de l'audition de Pro Vélo, un député Ve a transmis plusieurs propositions d'amendements à la commission. Il souligne par ailleurs qu'il lui paraît inopportun de demander au Conseil d'Etat d'intervenir auprès de la Conférence pour que celle-ci ensuite communique au niveau fédéral, alors même que ce dernier a indiqué que cette question ne constituait pas une priorité.

Il indique dès lors que son groupe s'oppose à la première invite, qu'elle soit amendée ou non et invite les membres de la commission à prendre connaissance des amendements proposés par le député Ve.

Le président indique que, selon sa lecture de l'amendement du député UDC, celui-ci consiste à demander à une conférence d'inviter l'autorité supérieure à examiner l'intégration de cette mesure et qu'il n'y voit dès lors rien de dogmatique.

Un député S indique avoir une position nuancée. Il précise être, à titre personnel, plutôt favorable à l'obligation du port du casque, tout en prenant acte de la position de Pro Vélo, qui s'y oppose. Il relève toutefois un manque de cohérence dans l'argumentation présentée car, selon lui, si le port du casque apporte effectivement un bénéfice, son obligation pourrait apparaître logique. Il souligne ne pas avoir obtenu de réponse pleinement satisfaisante à sa question, notamment en raison d'études présentant des résultats divergents, ce qui ne permet pas de trancher clairement en termes de sécurité. Il relève que l'objectif principal demeure d'éviter les accidents. Il estime cependant que l'amendement du député UDC durcit la motion, en passant d'une logique d'évaluation à une orientation plus prescriptive, ce qu'il considère comme un saut prématuré.

Il propose dès lors de revenir à une formulation plus proche de l'invite initiale, tout en la modifiant. Il présente la proposition suivante : « à évaluer l'opportunité d'instaurer l'obligation du port du casque pour tous les utilisateurs de vélos à assistance électrique et de trottinettes électriques circulant sur les voies multimodales où la vitesse autorisée dépasse 20 km/h, à l'image de la législation en vigueur en Espagne ». Il précise que cette proposition tient compte notamment de la dimension de vitesse, évoquée lors de l'audition du BPA. Il demande que les deux modifications proposées, à savoir le remplacement du terme « possibilité » par « opportunité » et la limitation du champ aux utilisateurs de vélos à assistance électrique et de trottinettes électriques, soient traitées séparément. Il indique enfin qu'il s'opposera à l'amendement du député UDC, dans la mesure où celui-ci va, selon lui, au-delà de la formulation initiale.

Un député UDC indique qu'il convient désormais de dépasser le débat et de trancher clairement la question de l'obligation du port du casque. Il estime qu'il s'agit de se positionner de manière explicite, soit en faveur de cette obligation, soit en s'y opposant et qu'il n'est plus pertinent de maintenir une position intermédiaire.

Il relève que les positions exprimées jusqu'à présent apparaissent nuancées, notamment entre celles du BPA, qui soutient le principe tout en l'accompagnant de réserves, et celles de Pro Vélo, qui reconnaît les bénéfices du casque en cas d'accident, tout en s'opposant à son obligation. Il considère dès lors qu'il convient d'adopter une position claire.

Un député S complète les propos de son collègue député S, en exprimant un point de vue plus réservé quant à une restriction des libertés telle que proposée par le député UDC. Il estime que l'approche gagnerait à être moins binaire et il souligne qu'il est possible d'être favorable au port du casque sans pour autant en soutenir l'obligation. Il indique que le problème fondamental qu'il identifie dans cette motion réside dans le fait que les cyclistes, en tant qu'usagers vulnérables, sont effectivement exposés à des risques, alors même que des mesures de protection tardent à être mises en œuvre, bien que celles-ci soient garanties par la Constitution. Il estime que rendre le port du casque obligatoire revient à traiter les conséquences plutôt que les causes. Il considère dès lors que la motion aborde le problème à l'envers et qu'il conviendrait en priorité de s'attaquer aux causes des risques, avant d'envisager des obligations. Il relève en outre qu'il perçoit, dans cette motion, une volonté « d'embêter » les cyclistes. Il indique enfin que le groupe socialiste n'a pas encore arrêté de position définitive sur cet objet.

## Votes

Le président met aux voix l'amendement du député USC à la **1<sup>re</sup> invite** :

- *à intervenir auprès de la Conférence des directeurs cantonaux chargés des transports afin qu'elle demande aux autorités fédérales de lancer un processus législatif pour rendre obligatoire le port du casque pour tous les vélos et trottinettes utilisant le domaine public.*

Oui : 6 (2 UDC, 1 PLR, 1 LC, 2 MCG)

Non : 8 (2 Ve, 1 LJS, 2 PLR, 3 S)

Abstentions : 1 (1 PLR)

**L'amendement à la 1<sup>re</sup> invite est refusé.**

Le président met aux voix l'amendement du député S à la **1<sup>re</sup> invite**, de remplacer « possibilité » par « opportunité » :

- *à évaluer l'opportunité d'instaurer l'obligation du port du casque pour tous les cyclistes et les utilisateurs de trottinettes électriques circulant sur les voies multimodales où la vitesse autorisée dépasse 20 km/h, à l'image de la législation en vigueur en Espagne*

Oui : 5 (3 S, 2 Ve)

Non : 5 (1 LJS, 2 PLR, 2 UDC)

Abstentions : 5 (1 LC, 2 MCG, 2 PLR)

**L'amendement à la 1<sup>re</sup> invite est refusé.**

Le président met aux voix l'amendement du député S à la **1<sup>re</sup> invite**, de remplacer « pour tous les cyclistes et les utilisateurs de trottinettes électriques » par « pour tous les utilisateurs de vélos à assistance électrique et de trottinettes électriques » :

- *à évaluer la possibilité d'instaurer l'obligation du port du casque pour tous les utilisateurs de vélos à assistance électrique et de trottinettes électriques circulant sur les voies multimodales où la vitesse autorisée dépasse 20 km/h, à l'image de la législation en vigueur en Espagne*

Oui : 5 (2 Ve, 3 S)

Non : 7 (2 UDC, 1 LJS, 3 PLR, 1 LC)

Abstentions : 3 (1 PLR, 2 MCG)

**L'amendement à la 1<sup>re</sup> invite est refusé.**

Le président met aux voix l'amendement du député Ve à la 1<sup>re</sup> invite :

*Supprimer la 1<sup>re</sup> invite de la M 3111.*

Oui : 7 (2 Ve, 2 S, 1 LJS, 2 PLR)  
 Non : 2 (2 UDC, 1 PLR, 2 MCG, 1 LC)  
 Abstentions : 2 (1 PLR, 1 S)

***La suppression de la première invite est acceptée.***

Un député Ve présente les trois modifications proposées dans son amendement, qu'il qualifie de relativement cosmétiques. Il indique qu'en premier lieu, il s'agit de remplacer l'expression « liés à l'usage » par « encourus par les usagers ». Il précise, en deuxième lieu, qu'il propose d'ajouter les termes « ou non » après « vélos et trottinettes électriques », afin d'inclure également les autres catégories, comme cela a été relevé notamment par Pro Vélo. Il indique enfin qu'il propose de remplacer la formulation « en mettant particulièrement l'accent sur l'importance du port du casque » par « notamment sur l'importance du port du casque », afin de refléter le fait que celui-ci constitue un facteur parmi d'autres, et non le principal.

Le président met aux voix l'amendement du député Ve à la 2<sup>e</sup> invite de la M 3111 :

– *à renforcer les campagnes de sensibilisation et de prévention sur les risques encourus par les usagers des vélos et trottinettes électriques ou non, notamment sur le port du casque ;*

Oui : 12 (2 Ve, 3 S, 4 PLR, 1 LC, 2 MCG)  
 Non : 2 (2 UDC)  
 Abstentions : –

***L'amendement est accepté.***

Une députée PLR relève que, bien qu'aucune modification n'ait été apportée à la troisième invite, les éléments présentés montrent que de nombreuses actions sont déjà mises en œuvre dans le milieu scolaire.

Elle indique donc que, s'agissant du milieu scolaire, ces démarches doivent être soutenues, sans qu'il soit nécessairement pertinent de parler de « renforcement ». Elle précise ne pas demander la modification de cette invite, mais souligne qu'il conviendra dans le rapport de mettre en évidence que de nombreuses mesures existent déjà et que l'enjeu réside davantage dans le maintien de ce qui est déjà mis en œuvre.

Le président met aux voix la proposition du député Ve pour une nouvelle invite à la M 3111 :

- à évaluer de manière systématique si les connaissances et compétences en matière de sécurité routière sont connues et assimilées par les usagers de la route, en priorité par les plus jeunes.

Oui : 7 (2 Ve, 3 S, 2 MCG)

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

Abstentions : –

***La proposition de la nouvelle invite est refusée.***

Un député S indique qu’afin de garantir la cohérence de la motion à la suite de la suppression de la première invite, il propose de modifier le titre en supprimant la référence au caractère obligatoire.

Le président met aux voix l’amendement du député S de modification du **titre** de la M 3111 :

***Casques pour les cyclistes et trottinettistes : une mesure essentielle pour sauver des vies***

Oui : 8 (2 Ve, 3 S, 1 LJS, 2 PLR)

Non : 6 (2 MCG, 2 PLR, 2 UDC)

Abstentions : –

***La modification du titre est acceptée.***

Le président met aux voix la M 3111 ainsi amendée :

Oui : 7 (3 S, 2 Ve, 2 MCG)

Non : 2 (1 LJS, 1 UDC)

Abstentions : 5 (4 PLR, 1 UDC)

***La M 3111, ainsi amendée, est acceptée.***

## Synthèse

La commission des transports a examiné la motion 3111 au cours de quatre séances, qui ont donné lieu à différentes auditions, notamment de la Suva, de représentants du département de l’instruction publique ainsi que de l’association Pro Vélo.

Les travaux ont mis en évidence que les accidents impliquant des cyclistes et des utilisateurs de trottinettes peuvent entraîner des conséquences graves, en particulier en cas de traumatismes à la tête. A cet égard, la Suva a rappelé que

le port du casque permet de réduire de manière significative le risque de blessure cranio-cérébrale.

La commission a également pris en compte le cadre légal applicable, en particulier le fait que la question d'une obligation générale du port du casque relève du droit fédéral.

Dans ce contexte, la majorité de la commission a retenu une approche centrée sur la prévention et la sensibilisation, considérées comme des leviers essentiels pour améliorer la sécurité des usagers.

Les auditions ont en effet montré que, si des actions existent déjà, notamment dans le cadre scolaire, leur maintien et leur développement demeurent importants.

Au terme de ses travaux, la commission a accepté la M 3111, par une nette majorité.

La majorité de la commission vous invite dès lors à en faire de même.