



Date de dépôt : 15 septembre 2026

Rapport

**de la commission de l'enseignement, de l'éducation, de la culture
et du sport chargée d'étudier la proposition de motion de Jean-
Pierre Tombola, Sylvain Thévoz, Caroline Renold pour une
prévention routière efficace et systématique dans les écoles du
secondaire II du canton de Genève**

Rapport de majorité de Christo Ivanov (page 5)

Rapport de minorité de Romain de Sainte Marie (page 42)

Proposition de motion

(3192-A)

pour une prévention routière efficace et systématique dans les écoles du secondaire II du canton de Genève

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

- que les accidents de la route comptent parmi les causes de décès les plus fréquentes chez les adolescents et les jeunes adultes, avec entre 2020 et 2024, en moyenne par année, 926 Romands âgés de 16 à 24 ans légèrement blessés, 603 grièvement blessés et 29 tués ;
- que les jeunes de 16 à 24 ans sont fortement surreprésentés dans les accidents graves de la route à Genève, représentant proportionnellement environ 70% du total des blessés/tués par année d'âge, avec près de 300 jeunes victimes en 2024 ;
- que les principales causes d'accidents identifiées chez les 16-24 ans sont la vitesse inadaptée, l'inattention ou la distraction, et la consommation d'alcool, démontrant que ces accidents résultent de comportements inadaptés et sont donc évitables ;
- que les accidents de la route engendrent des coûts considérables, avec selon la SUVA un coût moyen de 24 000 francs pour un accident de moto avec fracture et selon le Bureau de prévention des accidents (BPA) plus de 4 milliards de francs par année en coûts directs et indirects ;
- que la convention de Vienne sur la circulation routière du 8 novembre 1968, ratifiée par la Suisse, et le plan d'études romand prévoient que l'éducation routière soit dispensée tout au long du parcours scolaire ;
- que le dispositif actuel dans le secondaire II repose depuis 2018 sur une collaboration avec le Touring Club Suisse (TCS) proposant des séquences pédagogiques intégrables dans différentes disciplines, et que cette convention arrive à échéance en 2026 ;
- que le Conseil d'Etat reconnaît dans sa réponse à la question écrite urgente QUE 2271-A du 19 novembre 2025 que « le dispositif actuel ne permet pas encore de garantir que tous les élèves bénéficient d'un enseignement systématique et complet des thèmes liés à la prévention routière », la mise en œuvre dépendant aujourd'hui en grande partie du choix des enseignantes et enseignants ;

- qu’une association genevoise née en 2023 s’est constituée avec pour mission de soutenir les victimes de la route et de renforcer la prévention routière auprès des jeunes, et qu’elle a sollicité à plusieurs reprises le département de l’instruction publique (DIP) sans obtenir de réponse officielle quant à l’intégration d’une véritable éducation à la sécurité routière ;
- que d’autres prestataires externes spécialisés, tels que la fondation RoadCross qui est soutenue par le Fonds routier suisse et organise environ 400 manifestations de prévention par année en Suisse touchant quelque 12 000 élèves et apprentis du degré secondaire II, disposent d’une expertise reconnue en matière de prévention routière auprès des jeunes ;
- que la prévention routière constitue un élément central de la promotion de la santé et de la sécurité publique, et que les écoles jouent un rôle fondamental dans la sensibilisation des jeunes aux risques liés à la circulation routière,

invite le Conseil d’Etat

- à assurer que tous les élèves du secondaire II bénéficient, au moins une fois durant leur cursus, d’une intervention spécialisée en prévention routière, incluant notamment des témoignages de victimes, des mises en situation concrètes et une sensibilisation aux conséquences juridiques, financières et humaines des accidents ;
- à réaliser un état des lieux complet du dispositif actuel de prévention routière dans les écoles du secondaire II, incluant une évaluation de l’utilisation effective des séquences pédagogiques proposées depuis 2018 et de leur impact sur les comportements des élèves ;
- à consulter l’ensemble des prestataires externes spécialisés en prévention routière, notamment les associations de victimes, la fondation RoadCross, le Bureau de prévention des accidents (BPA), et tout autre acteur pertinent, afin d’identifier les meilleures pratiques et approches pédagogiques éprouvées ;
- à élaborer, en collaboration avec ces acteurs spécialisés, un dispositif renforcé de prévention routière pour le secondaire II qui garantisse une approche systématique, professionnelle et mesurable, complémentaire aux séquences pédagogiques existantes ;
- à désigner clairement le service cantonal responsable de la coordination et de l’assurance qualité des offres de prévention routière dans les écoles du secondaire II et professionnelles ;

- à présenter au Grand Conseil, avant l'échéance de la convention actuelle avec le TCS en 2026, un rapport détaillé sur l'état des lieux réalisé et les propositions concrètes pour un dispositif renforcé, ainsi qu'un plan de mise en œuvre pour la rentrée scolaire 2026-2027.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Christo Ivanov

La commission de l'enseignement, de l'éducation, de la culture et du sport a été présidée par M. Romain de Sainte-Marie. Elle a siégé en date du 17 juin et du 2 septembre 2026.

M^{me} Anne Hiltpold, conseillère d'Etat, DIP, et M^{me} Ana Cujean, chargée de mission à la DGESII, DIP, ont assisté aux séances de la commission.

Le procès-verbal a été tenu avec précision par M^{me} Pauline Ley.

Que toutes ces personnes soient ici remerciées.

Séance du mercredi 17 juin 2026

Audition de M. Jean-Pierre Tombola, auteur de la motion

Le président souhaite la bienvenue à M. Tombola et le remercie de sa présence. Il rappelle que ce dernier vient présenter la M 3192 pour la deuxième fois, après une première présentation devant la commission des transports, laquelle a finalement décidé de renvoyer cette motion à la commission de l'enseignement, de l'éducation, de la culture et du sport. La parole lui est ensuite donnée.

M. Tombola remercie la commission de son accueil et explique que la motion vise à renforcer la prévention routière. Il relève que les accidents de la route touchent particulièrement les jeunes âgés de 16 à 24 ans, cette tranche d'âge représentant environ 70% des personnes blessées ou impactées dans les accidents. Il souligne également que le plan d'études romand prévoit un enseignement de l'éducation routière tout au long du parcours scolaire. Il précise que cette motion trouve également son origine dans la question écrite QUE 2271 adressée au Conseil d'Etat.

Cette démarche avait notamment pour objectif de s'assurer que la motion réponde à un besoin concret. Il indique que, dans sa réponse, le Conseil d'Etat reconnaît que le dispositif actuel ne permet pas de garantir que tous les élèves du secondaire II bénéficient d'une formation suffisante en matière de prévention routière. L'intervenant rappelle l'existence d'un dispositif de prévention mis en place dans les écoles par le biais d'une convention conclue entre le canton et le TCS depuis 2018. Cette convention arrivant à échéance en 2026, la motion propose d'examiner son fonctionnement afin d'identifier les éléments qui donnent satisfaction, ceux qui fonctionnent moins bien et les

améliorations susceptibles de renforcer l'efficacité de l'éducation routière et de la sensibilisation des jeunes dans le secondaire II.

M. Tombola mentionne également l'engagement de plusieurs acteurs de la société civile dans le domaine de la prévention routière. Il cite notamment RoadCross, soutenue par le Bureau de prévention des accidents, ainsi qu'une association regroupant des parents de jeunes décédés sur les routes.

Il explique que ces parents ont créé cette association afin de partager leur expérience et leur vécu, ainsi que des informations concrètes sur les conséquences des accidents de la route. Ces conséquences concernent aussi bien les aspects financiers qu'émotionnels et familiaux. L'objectif consiste également à sensibiliser les jeunes à l'impact réel des accidents, qui entraînent non seulement des vies brisées mais aussi des familles profondément affectées.

M. Tombola résume la philosophie de la motion en indiquant qu'elle vise à réévaluer le dispositif existant et à prévoir une consultation associant le canton et les principaux partenaires concernés. Cette réflexion pourrait notamment intégrer les contributions du Bureau de prévention des accidents, de RoadCross et de l'association de parents de victimes de la route. Ces acteurs seraient susceptibles d'apporter des pistes d'amélioration fondées sur leur expérience de terrain.

Il précise que la motion se veut volontairement ouverte et non contraignante. Elle tend principalement à garantir une consultation de la société civile tout en laissant au département une marge de manœuvre suffisante pour définir les modalités de mise en œuvre, examiner la situation actuelle et déterminer les éventuelles adaptations à apporter, sans directives excessivement prescriptives.

M. Tombola insiste sur le fait que la motion n'a pas pour ambition de révolutionner le dispositif existant. Elle vise plutôt à renforcer les mesures déjà en place. Des actions positives ont déjà été entreprises et le dispositif actuel produit probablement des effets bénéfiques. La démarche consiste avant tout à l'évaluer et à mieux associer la société civile, dont les témoignages concrets pourraient avoir un impact important auprès des jeunes. L'intervenant relève encore que de nombreux accidents trouvent leur origine dans des comportements évitables, tels que l'inattention, la consommation d'alcool ou le non-respect de la signalisation routière.

Dans cette perspective, chaque vie potentiellement sauvée justifie les efforts entrepris en matière de prévention. Il attire l'attention de la commission sur la portée symbolique d'une éventuelle adoption de la motion. Une telle décision constituerait, selon lui, un signal fort adressé à la société civile ainsi qu'un message d'espoir et de soutien.

Il relève que l'association de parents de victimes de la route a précisément été créée pour transformer une douleur personnelle en action concrète au bénéfice d'autres familles. L'objectif poursuivi consiste ainsi à permettre au Conseil d'Etat de réévaluer le dispositif actuel et d'élargir la consultation aux acteurs concernés.

Une commissaire (PLR) relève que la thématique de la sécurité routière est susceptible de sensibiliser l'ensemble de la population. Elle souhaite comprendre les raisons pour lesquelles la motion cible exclusivement le secondaire II. Elle s'interroge également sur le contenu des interventions actuellement réalisées dans les établissements scolaires par le TCS.

Elle demande si des contacts ont été pris avec cette organisation et si des informations ont pu être recueillies quant aux actions menées sur le terrain. A titre personnel, elle se souvient avoir bénéficié de nombreuses séances de prévention routière durant sa scolarité à Genève. Dans cette perspective, elle souhaite connaître l'état de la situation actuelle et savoir si une analyse préalable a été effectuée dans le cadre de l'élaboration de la motion, tout en relevant que des précisions pourront également être apportées ultérieurement par le DIP.

M. Tombola indique n'avoir pas pris directement contact avec le TCS. Il explique avoir considéré que la commission pourrait obtenir ces informations dans l'hypothèse où elle déciderait d'auditionner cet organisme. Selon les renseignements recueillis, l'organisation actuelle des cours de sensibilisation routière dépend largement de l'initiative des enseignants. Cette situation aurait pour conséquence qu'une partie des élèves ne bénéficient pas de ces interventions et ne soient dès lors pas sensibilisés aux enjeux de la prévention routière. Il mentionne également les activités de l'association RoadCross, laquelle organise des formations dans de nombreuses régions de Suisse. Il relève que cette démarche a déjà démontré son efficacité en Suisse alémanique, avec environ 400 cours dispensés dans les établissements scolaires et près de 12 000 élèves sensibilisés.

A son sens, cette expérience mériterait d'être examinée à Genève afin d'évaluer dans quelle mesure elle pourrait être transposée dans le contexte cantonal. Concernant le choix du secondaire II, M. Tombola précise que le programme de sensibilisation actuellement en vigueur s'adresse déjà principalement à ce niveau d'enseignement.

La motion ne vise donc pas à instaurer un nouveau dispositif, mais à examiner celui qui existe déjà et à identifier les améliorations qui pourraient lui être apportées.

Une commissaire (PLR) relève que des actions de prévention pourraient également être envisagées dès le secondaire I, période durant laquelle certains jeunes obtiennent déjà des autorisations leur permettant de conduire des cyclomoteurs ou d'autres véhicules légers. Elle estime qu'une sensibilisation plus précoce pourrait également être pertinente dans l'enseignement primaire.

M. Tombola explique que la réflexion ayant conduit à la motion est notamment liée à des situations impliquant de jeunes conducteurs de motos, généralement des jeunes adultes fréquentant le secondaire II. Il ajoute que plusieurs familles endeuillées concernées par cette problématique ont perdu des enfants scolarisés à ce niveau d'enseignement. A titre d'exemple, il évoque le cas d'une mère dont il connaît la famille. Son fils, âgé de 18 ans, venait d'acquérir une moto. Alors qu'il se rendait à l'école, il a été impliqué dans un accident mortel avec un bus à la gare Cornavin.

Selon M. Tombola, ce type de situation explique l'attention particulière portée au secondaire II dans le cadre de la motion. Il ajoute toutefois que la proposition n'a pas vocation à interférer avec les programmes de formation du DIP. Une réflexion pourrait être menée afin de déterminer si ce type d'action de sensibilisation est déjà proposé à d'autres niveaux scolaires ou s'il serait envisageable d'étendre le dispositif.

Un commissaire (MCG) remercie M. Tombola pour la présentation de ce texte, qu'il juge particulièrement pertinent. Il relève, à titre d'observation, que l'utilisation du téléphone portable pourrait constituer un facteur important dans de nombreux accidents de la circulation.

M. Tombola répond qu'il n'a mené aucune enquête sur cette question et qu'il n'a recueilli aucune statistique détaillée relative aux causes des accidents dans le cadre de ses travaux. Il estime que les réponses à cette problématique relèvent davantage des données établies par la police ou par des enquêtes spécialisées. En l'absence d'éléments chiffrés précis, il considère néanmoins que l'usage du téléphone portable fait vraisemblablement partie des comportements susceptibles de provoquer des accidents, parmi d'autres facteurs de risque.

Un commissaire (MCG) s'interroge ensuite sur l'opportunité d'installer, à proximité des passages pour piétons, une signalisation représentant un téléphone portable barré. Selon lui, une telle mesure pourrait éventuellement contribuer à la prévention des accidents.

M. Tombola relève que les accidents ne surviennent pas uniquement aux abords des passages pour piétons. Il estime toutefois que cette piste pourrait être examinée. A son sens, les associations actives dans la prévention routière ainsi que les organisations professionnelles concernées pourraient intégrer ce

type de recommandations dans leurs actions de sensibilisation. Ces acteurs seraient en mesure de diffuser des conseils concrets visant à limiter les distractions et à rappeler les dangers auxquels les jeunes peuvent être confrontés dans l'espace public.

Un commissaire (MCG) remercie M. Tombola de sa réponse et précise que cette réflexion est inspirée de situations observées dans le quartier de la Servette, où il réside. Il indique que de nombreux accidents impliqueraient des piétons utilisant des écouteurs et un téléphone, notamment aux abords du carrefour de la Servette, avec parfois des conséquences liées à la circulation des trams. Il déplore cette situation.

Un commissaire (UDC) rappelle qu'il existait autrefois une brigade d'éducation routière et il souhaite savoir si cette structure est toujours active.

M^{me} Cujean indique que ce dispositif existe encore dans l'enseignement primaire.

M^{me} Hiltpold précise que cette brigade n'a jamais été présente dans le secondaire II et qu'elle intervient uniquement dans le primaire.

Un commissaire (LC) apporte plusieurs précisions fondées sur son expérience personnelle. Il indique avoir dispensé ces cours d'éducation routière durant environ vingt-cinq ans. Une structure complète existait alors à différents niveaux de la scolarité. Dans l'enseignement primaire, les interventions étaient notamment assurées par la police. Au cycle d'orientation, des avocats participaient déjà en partie à cette mission. Dans le secondaire II, les cours étaient dispensés exclusivement par des avocats spécialisés ou particulièrement familiers des questions liées à la circulation routière.

Il précise que l'approche retenue n'était pas centrée sur les aspects strictement juridiques, ce qui aurait, selon lui, été peu attractif pour les élèves. Les interventions reposaient avant tout sur une démarche préventive. Il regrette qu'en 2018, la conseillère d'Etat M^{me} Emery-Torracinta ait mis un terme à ce dispositif, considérant que les coûts engendrés par les quelques avocats intervenants étaient trop élevés. Il souligne toutefois que ces derniers étaient rémunérés au tarif des enseignants remplaçants. A son sens, ces cours étaient appréciés et généralement bien accueillis par les élèves. Il estime que la structure existante fonctionnait de manière satisfaisante.

Il invite néanmoins la commission à faire preuve de prudence concernant l'implication de victimes ou de proches de victimes dans les actions de sensibilisation. Selon lui, une exposition trop importante aux aspects les plus dramatiques ou les plus choquants de la circulation routière risque de produire un effet contre-productif. Il relève que certaines campagnes de prévention ont, par le passé, mis en avant des images particulièrement dures d'accidents et de

leurs conséquences. Or, ces démarches auraient parfois suscité un rejet de la part du public, les personnes concernées ayant tendance à se fermer au message lorsqu'il devient trop difficile à recevoir ou à concevoir. L'intervenant se déclare favorable à une réintroduction de spécialistes capables d'aborder ces questions avec compétence et sensibilité.

Il rappelle qu'à l'époque, l'idée de M^{me} Emery-Torracinta consistait à confier cette mission aux enseignants de droit du secondaire II, à raison d'une heure de cours annuelle intégrée à l'enseignement. Dans les faits, cette mesure n'aurait jamais véritablement été appliquée, principalement en raison du manque de temps disponible et de l'absence de compétences spécifiques dans ce domaine. Il insiste sur la nécessité d'une connaissance approfondie de la circulation routière et de ses évolutions. Il relève que les statistiques officielles, publiées chaque année, démontrent que l'inattention constitue la principale cause des accidents de la route. Selon lui, une éventuelle adoption de la motion devrait s'inscrire dans cette logique, à savoir permettre l'intervention de personnes compétentes capables de sensibiliser efficacement les jeunes à ces problématiques.

M^{me} Hiltbold souhaite comprendre les raisons pour lesquelles les enseignants de droit ne seraient pas en mesure d'assurer cet enseignement.

Un commissaire (LC) répond que ces enseignants ne disposent généralement pas des connaissances spécifiques nécessaires en matière de circulation routière ni d'une maîtrise suffisante de l'évolution constante des règles applicables dans ce domaine. Il considère que cette matière requiert une approche particulière et une expérience concrète du terrain. A titre d'illustration, il mentionne que les principaux intervenants étaient notamment M^c Burkhard et M^c Zwahlen, tous deux anciens juges au Tribunal de police ayant traité de nombreuses affaires liées à la loi sur la circulation routière et aux infractions qui en découlent. L'objectif consistait à transmettre aux élèves des enseignements tirés de situations réelles observées dans la pratique. Il estime qu'une présentation limitée aux aspects théoriques ou à l'exposé d'articles de lois, comme les dispositions relatives à la responsabilité du détenteur d'un véhicule, ne susciterait qu'un intérêt limité auprès des jeunes.

Audition de M^{me} Anne Hiltbold et de M^{me} Ana Cujean, du DIP

M^{me} Cujean rappelle tout d'abord que la prévention routière dans l'enseignement secondaire II repose sur un cadre légal. Elle se réfère à l'article 7 de la LIP, qui prévoit que le département assure la prévention, la promotion de la santé et la protection des enfants et des jeunes conformément à la législation applicable. Selon elle, la prévention routière s'inscrit

pleinement dans ce mandat. Elle explique que, jusqu'à l'année scolaire 2017-2018, les cours de prévention routière étaient dispensés par des avocats spécialisés dans ce domaine. Tous les élèves de première année du secondaire II bénéficiaient alors de deux heures spécifiquement consacrées à cette thématique.

Elle indique qu'en 2018, M^{me} Emery-Torracinta a souhaité faire évoluer ce modèle en s'inspirant d'un dispositif déjà en vigueur en Suisse alémanique. L'idée consistait à intégrer la prévention routière dans les disciplines académiques existantes plutôt qu'à réserver des périodes spécifiques à cet enseignement. Les enseignants étaient ainsi appelés à aborder les questions de sécurité routière dans le cadre de leurs propres cours, ce qui permettait d'éviter le blocage d'heures dédiées exclusivement à cette matière.

M^{me} Cujean précise qu'un premier travail a consisté à traduire des séquences pédagogiques développées en Suisse alémanique. Cette démarche s'est toutefois révélée insuffisante, les contenus traduits ne correspondant pas aux programmes d'études genevois.

Face à ce constat, une commission de prévention routière a été créée en 2019 au sein de la direction générale de l'enseignement secondaire II. Cette commission réunissait des représentants de l'ensemble des filières de l'ESII, à savoir les centres professionnels, les centres préprofessionnels, les structures d'accueil, les collèges et l'école de culture générale. Chaque filière était représentée par un doyen ainsi que par des enseignants spécialisés dans les disciplines concernées.

M^{me} Cujean indique qu'une collaboration a alors été mise en place avec le TCS, plus précisément avec sa structure spécialisée dans la prévention routière. Ce secteur, dénommé Edu4motion, est financé par le Fonds de sécurité routière. Une première convention a été conclue en 2018, puis renouvelée jusqu'en 2026. Le renouvellement de cette collaboration dépend notamment des financements accordés par le Fonds de sécurité routière.

Les travaux de la commission ont permis de développer onze séquences pédagogiques réparties dans différentes disciplines. Deux séquences ont été élaborées en physique, une en mathématiques, deux en droit, une en culture générale, une en philosophie, une en français langue étrangère, une en français ainsi que plusieurs dans les langues étrangères, notamment l'allemand, l'anglais, l'italien et l'espagnol.

M^{me} Cujean précise que ces séquences abordent des thématiques variées tout en restant intégrées aux objectifs disciplinaires. En physique, une séquence consacrée à l'adaptation de la vitesse permet d'aborder la cinématique. Une autre, intitulée « En voiture, toutes et tous attachés », traite

des forces, de la dynamique et des lois de Newton. En droit, les élèves travaillent notamment sur la distraction au volant ainsi que sur les conséquences pénales d'un accident. Les séquences de langues étrangères abordent des thèmes tels que la visibilité, la prudence, l'attention ou encore les distractions. Une séquence de philosophie porte quant à elle sur la place de l'intelligence artificielle dans la société et sur les véhicules autonomes.

M^{me} Cujean indique que l'ensemble de ces ressources est accessible publiquement sur le site Edu4motion, qui se trouve sur le portail de l'enseignement secondaire II. Chaque séquence résulte d'un travail collaboratif approfondi. Les propositions initiales du TCS ont été adaptées par la commission, puis testées auprès des élèves. Les retours recueillis ont ensuite permis d'ajuster les contenus afin qu'ils répondent au mieux aux besoins des enseignants et des différentes filières.

Interrogée par le président sur la durée des séquences, M^{me} Cujean précise qu'elles sont conçues sur le modèle d'un cours standard de quarante-cinq minutes et s'étendent généralement sur une ou deux périodes d'enseignement. Chaque document comporte des indications précises relatives à la durée, au niveau concerné ainsi qu'au public cible, notamment pour les cours de langues.

M^{me} Cujean souligne que le développement des onze séquences s'est étalé entre 2019 et 2026. Elle relève toutefois que cette période a été fortement marquée par la crise sanitaire liée au COVID-19. Entre 2019 et 2021, le projet a été largement mis en suspens, les enseignants devant alors faire face à d'autres priorités. Les travaux ont repris par la suite. Concernant la mise en œuvre de la prévention routière dans les établissements, elle explique que la direction générale de l'enseignement secondaire II ainsi que le service enseignement, évaluation et certification veillent à ce que cette thématique reste présente dans les écoles. A cet effet, un rappel est adressé chaque année aux directions des établissements en début d'année scolaire.

Elle précise toutefois que les écoles disposent d'une importante autonomie dans ce domaine. Elles peuvent organiser, selon leurs besoins et leurs spécificités, des manifestations, des campagnes de promotion de la mobilité douce ou encore des actions de prévention routière. Cette souplesse s'explique par la diversité des filières du secondaire II, chacune étant soumise à des plans d'études distincts au niveau fédéral. Contrairement à l'enseignement obligatoire, le secondaire II ne relève pas du plan d'études romand.

M^{me} Cujean expose les perspectives envisagées par le département. Une promotion accrue des séquences pédagogiques existantes est prévue afin d'encourager leur utilisation.

Le département souhaite également faciliter l'intervention de spécialistes légitimes de la prévention routière par le biais d'un catalogue recensant les offres disponibles. Selon les retours recueillis, certaines organisations sont déjà régulièrement sollicitées par les établissements, notamment Pro Vélo et RoadCross. Elle conclut en indiquant que le renouvellement de la convention avec le TCS constitue un autre objectif prioritaire afin de poursuivre et de développer les travaux entrepris jusqu'à présent.

Une commissaire (LJS) souhaite revenir sur le contenu des actions de prévention routière mises en œuvre dans les établissements. Elle demande si les séquences pédagogiques prévoient la diffusion de films ou la présentation de situations inspirées d'événements réels. Selon elle, les adolescents sont souvent davantage marqués par des images fortes que par la simple présentation de directives ou de dispositions légales. Elle évoque à cet égard une campagne de prévention routière qu'elle a vue quelques années auparavant, montrant un adolescent perdant la vie alors qu'il utilisait son téléphone portable. A son sens, ce type de contenu est susceptible de sensibiliser plus efficacement les jeunes aux conséquences de certains comportements à risque.

M^{me} Cujean répond qu'une séquence pédagogique est spécifiquement consacrée à l'analyse des affiches et des campagnes de prévention routière. Elle précise que la commission a veillé à éviter l'utilisation d'images excessivement choquantes. Un travail pédagogique approfondi est mené autour de ces supports afin de favoriser la réflexion et l'analyse des messages véhiculés.

Une commissaire (LJS) estime néanmoins que des images plus marquantes pourraient contribuer à rendre les adolescents davantage conscients des conséquences potentielles d'une infraction ou d'un comportement dangereux sur la route.

M^{me} Cujean indique qu'aucun film particulièrement choquant n'est actuellement utilisé dans le cadre des séquences pédagogiques.

Une commissaire (LJS) demande alors si l'introduction de films plus explicites ou de mises en situation inspirées de cas réels pourrait constituer une piste intéressante à explorer.

M^{me} Hiltbold relève que cette question renvoie plus largement au débat sur les limites des messages de prévention et sur le degré de choc qu'il convient ou non de susciter auprès du public visé. Elle précise que l'utilisation de contenus de cette nature ne figure pas dans les séquences élaborées par les professionnels chargés de ces programmes.

M^{me} Cujean confirme que les supports actuellement utilisés privilégient une approche modérée. Elle indique notamment que, dans le cadre des séquences consacrées à l'inattention, un film muet est présenté aux élèves. Celui-ci montre une personne traversant la chaussée dans des circonstances laissant présager un accident imminent. La scène elle-même n'est toutefois pas montrée à l'écran, les conséquences demeurant implicites.

Une commissaire (PLR) relève que, selon les explications fournies, les outils nécessaires à la mise en œuvre des objectifs poursuivis par la motion semblent déjà exister. Elle estime toutefois qu'un élément important manque encore pour pouvoir apprécier pleinement la situation, à savoir des données permettant de déterminer combien d'établissements du secondaire II recourent effectivement à ces dispositifs de prévention.

Elle souhaite également savoir si l'ensemble des élèves sont réellement touchés par ces actions de sensibilisation, dès lors que leur mise en œuvre dépend en partie de l'initiative des établissements et des enseignants. Elle s'interroge en outre sur la manière dont ces interventions sont perçues, sur les éventuelles évaluations réalisées et sur l'existence d'un suivi permettant de mesurer leur portée.

M^{me} Cujean indique ne pas disposer de données chiffrées permettant de répondre précisément à ces questions. A titre d'exemple, elle mentionne toutefois qu'au cours de l'année écoulée, le Centre de formation professionnelle technique a organisé une semaine décloisonnée dans le cadre de laquelle l'association RoadCross est intervenue auprès de plusieurs centaines d'élèves, soit environ 400 à 500 participants, voire davantage, répartis sur plusieurs jours. Ces activités comprenaient notamment des ateliers utilisant des lunettes de réalité virtuelle. M^{me} Cujean précise que le département n'est informé de ce type d'initiatives que lorsque les établissements en font eux-mêmes état.

Selon elle, l'obtention d'une vision globale supposerait la mise en place d'un recensement annuel demandant à chaque école de détailler précisément les actions entreprises en matière de prévention routière.

Une commissaire (PLR) estime qu'une telle démarche mériterait d'être envisagée. Elle relève qu'il sera toujours possible de déposer une motion à partir d'une situation particulière ou d'un événement dramatique ayant touché une famille. Selon son analyse, la M 3192 semble d'ailleurs avoir été motivée par un cas concret de cette nature. Elle indique se méfier des généralisations fondées sur des situations individuelles et souhaite savoir si le département considère aujourd'hui que l'information et la sensibilisation dispensées aux

élèves sont suffisantes. A ses yeux, la réponse à cette question permettrait d'apprécier la pertinence de la motion.

M^{me} Hiltpold relève que la mise en place d'un suivi exhaustif a également un coût. Elle rappelle que les autorités sont régulièrement appelées à limiter les charges administratives et que les enseignants expriment fréquemment leur préoccupation face à l'augmentation des tâches qui leur sont confiées. Selon elle, un monitoring détaillé visant à identifier précisément quelles actions sont menées, par qui et à quel moment, nécessiterait du temps et des ressources supplémentaires.

Elle considère néanmoins que les actions de prévention ne reposent pas uniquement sur la bonne volonté individuelle des enseignants. Elles bénéficient d'une impulsion forte de la part des directions d'établissement. Elle estime qu'il serait excessif de considérer que les séquences développées ne sont utilisées que par une minorité marginale d'enseignants. Sans pouvoir fournir de chiffres précis, elle juge possible de rassurer la commission sur le fait que le travail réalisé n'est pas resté lettre morte et que les ressources élaborées sont effectivement utilisées sur le terrain.

M^{me} Cujean ajoute disposer de données concernant la phase de test des séquences pédagogiques, dont elle a assuré le suivi. Ces informations permettent notamment d'identifier le nombre d'élèves et d'établissements ayant participé aux expérimentations. En revanche, elle ne dispose pas d'éléments permettant de mesurer l'utilisation ultérieure de ces séquences après leur mise à disposition.

Elle indique que la direction souhaite renforcer la communication à la prochaine rentrée scolaire afin de rappeler à l'ensemble des directions d'établissement l'existence de ces ressources pédagogiques ainsi que la possibilité de faire intervenir des fondations et des associations spécialisées.

Une commissaire (PLR) précise que sa question se rapporte directement à la première invite de la motion, laquelle demande de garantir que tous les élèves du secondaire II bénéficient au moins une fois durant leur cursus d'une intervention spécialisée en prévention routière. Elle souhaitait déterminer si le département était actuellement en mesure d'apporter une réponse à cette exigence ou si un travail complémentaire serait nécessaire. Elle prend acte des explications fournies, qui répondent selon elle à cette interrogation.

Le président indique qu'un élément lui paraît encore peu clair. Il souligne le caractère original et intéressant de l'approche consistant à intégrer la prévention routière dans différentes disciplines scolaires. Il s'interroge toutefois sur le degré de mise en œuvre effective de ce dispositif dans les établissements du secondaire II.

M^{me} Cujean répond que ce dispositif est relativement récent.

Le président relève qu'il avait compris que ces séquences étaient intégrées aux programmes et appliquées de manière homogène dans l'ensemble des établissements. Il constate que tel n'est pas encore le cas.

M^{me} Cujean précise que l'utilisation des séquences repose sur l'initiative des enseignants. Selon les disciplines et les filières, celles-ci peuvent être proposées en première, deuxième, troisième ou quatrième année de formation.

Le président formule alors une réflexion à titre personnel. Il observe que la question de l'harmonisation des pratiques entre établissements revient régulièrement dans les débats relatifs au DIP. Selon lui, certaines différences importantes apparaissent d'un établissement à l'autre. Il relève que ce mode de fonctionnement est caractéristique du canton de Genève et peut-être plus largement du système suisse. Il admet avoir personnellement une sensibilité davantage centralisatrice, qui le conduit à souhaiter parfois une plus grande homogénéité dans l'application des programmes. Il constate que cette problématique se retrouve dans de nombreux domaines.

M^{me} Hiltbold estime nécessaire de distinguer clairement les réalités du secondaire I et celles du secondaire II. Elle rappelle que l'enseignement obligatoire s'inscrit dans le cadre du plan d'études romand, lequel définit de manière intercantonale des contenus précis devant être abordés. La situation est différente dans le secondaire II, où coexistent plusieurs filières soumises à des plans d'études spécifiques, parfois cantonaux, parfois fédéraux. Elle explique que le département ne fixe pas nécessairement de manière uniforme le contenu détaillé de chaque cours. L'objectif poursuivi par l'intégration de la prévention routière dans les disciplines consiste notamment à éviter la multiplication d'heures spécifiquement consacrées à chaque thématique de prévention. Elle relève que les établissements doivent déjà traiter de nombreuses problématiques telles que la prévention du suicide chez les jeunes, les addictions, les jeux d'argent, la prévention routière, la lutte contre les discriminations ou encore diverses questions de santé publique.

Selon elle, une approche transversale permet d'aborder ces enjeux dans le cadre des disciplines existantes plutôt que d'ajouter systématiquement de nouvelles périodes d'enseignement. Elle indique toutefois qu'un travail de recensement est actuellement mené dans les domaines de la prévention, de la santé et de la lutte contre les discriminations. Cette démarche vise notamment à identifier les actions réalisées dans les différents établissements, à déterminer à quel moment elles interviennent et à mieux comprendre les disparités éventuelles. Elle souligne que certaines initiatives dépendent des besoins particuliers des écoles, des choix des équipes pédagogiques ou des directions,

ainsi que de l'intervention ponctuelle de partenaires externes. Selon elle, la difficulté consiste à garantir que tous les élèves puissent accéder à une information comparable malgré cette diversité de situations.

Un commissaire (LC) déclare partager les préoccupations exprimées au sujet du suivi des actions menées. Il indique que les retours dont il dispose sont plutôt négatifs et laissent entendre que les séquences de prévention routière seraient peu utilisées. Fort de ses vingt-cinq années d'engagement dans ce domaine, il rappelle sa conviction quant à l'importance de la prévention routière à l'école. Il souligne que les conséquences des accidents de la route ne se limitent pas aux décès.

Certaines personnes survivent avec de lourdes séquelles ou se retrouvent confrontées à des conséquences financières considérables, notamment à la suite d'accidents liés à la conduite en état d'ébriété. Il estime dès lors que la prévention demeure indispensable. Tout en reconnaissant les difficultés liées à la collecte de données, il s'étonne qu'un domaine faisant l'objet d'une obligation légale ne fasse pas l'objet d'un suivi plus précis. Selon lui, si la loi impose la mise en œuvre d'actions de prévention routière, il paraît logique de pouvoir vérifier dans quelle mesure celles-ci sont effectivement réalisées. Il rappelle qu'à l'époque de ses interventions, une collaboration existait déjà avec le TCS et il se demande si cet organisme serait en mesure de fournir des informations sur les activités déployées dans les différents établissements.

M^{me} Hiltbold répond que, si cette exigence ne figure pas encore dans la convention conclue avec le TCS, elle pourrait être intégrée lors de son renouvellement. Elle estime effectivement légitime d'attendre d'un partenaire externe qu'il fournisse des informations sur les interventions réalisées, leur contenu et leur ampleur.

M^{me} Cujean confirme qu'une telle disposition pourrait être ajoutée lors du renouvellement de la convention si elle n'y figure pas déjà.

Un commissaire (LC) fait une dernière observation. Il indique avoir été marqué, au cours de son expérience, par l'intérêt et la curiosité manifestés par les élèves à l'égard des questions liées à la circulation routière. Il exprime une certaine inquiétude quant au risque que les séquences pédagogiques actuelles soient perçues comme de simples informations transmises aux élèves sans véritable interaction.

A son sens, l'enjeu principal consiste à capter leur attention et à susciter leur réflexion. Il insiste sur le fait que les jeunes manifestent un réel intérêt pour ces questions lorsqu'elles sont abordées de manière concrète et vivante.

Une commissaire (Ve) souhaite savoir si des études ont été réalisées afin d'évaluer l'efficacité des différentes formes de prévention routière. Elle

s'interroge notamment sur l'existence de recherches comparant l'impact de divers modules ou méthodes d'intervention auprès des jeunes.

Sans envisager une évaluation fondée sur les statistiques d'accidents, qu'elle considère comme difficile à établir, elle évoque la possibilité de mesurer l'évolution des représentations ou des comportements au moyen de questionnaires administrés avant et après les interventions. Elle demande si de telles démarches ont été entreprises afin de mieux apprécier la pertinence des actions de prévention.

M^{me} Cujean indique ne pas avoir connaissance d'études de cette nature.

M^{me} Hiltbold relève que, de manière générale, l'évaluation de l'impact des actions de prévention demeure complexe. Elle explique que le département recueille habituellement des retours auprès des enseignants concernant la qualité des interventions, leur approche pédagogique et leur plus-value. Elle mentionne le cas d'un partenaire externe pour lequel il avait été envisagé de mettre en place un questionnaire destiné aux élèves. Cette idée a finalement été abandonnée, le département estimant qu'il n'y avait pas de raison d'imposer une telle démarche à un seul partenaire alors qu'elle ne s'appliquait pas aux autres. Selon elle, les questionnaires adressés aux élèves ne constituent donc pas une pratique systématique. Elle souligne que la prévention est, par nature, un domaine dont les effets sont difficiles à mesurer avec précision.

Un commissaire (Ve) indique partager en partie les observations formulées précédemment par son préopinant... A son sens, les jeunes sont particulièrement sensibles aux interventions qui donnent du sens aux thématiques abordées et qui répondent à leurs interrogations concrètes. Elle considère que la présence d'intervenants de terrain permet d'ouvrir les élèves à des réalités différentes de celles habituellement présentées par les enseignants. Elle relève que cette approche est déjà utilisée dans de nombreux autres domaines de prévention et estime, à titre personnel, qu'il est peut-être regrettable de s'en être éloigné dans le cas de la prévention routière.

Un commissaire (UDC) souhaite savoir vers quels publics la prévention routière devrait prioritairement être orientée. Il s'interroge sur la place respective des piétons, des utilisateurs de trottinettes ou d'autres catégories d'usagers. Il observe que les conducteurs titulaires d'un permis ont déjà suivi une formation spécifique et il demande quels sont aujourd'hui les principaux sujets de préoccupation.

M^{me} Cujean répond que le renouvellement de la convention avec le TCS permettra de poursuivre le développement de plusieurs thématiques de travail. Elle précise que les trottinettes ainsi que les deux-roues figurent parmi les sujets qui seront examinés.

Un commissaire (UDC) se demande alors s'il conviendrait d'envisager l'instauration d'un permis ou d'une forme d'autorisation spécifique pour l'utilisation des trottinettes et de certains deux-roues, au regard des risques croissants observés dans ce domaine.

M^{me} Hiltbold répond que cette question ne relève pas des compétences du département. Elle rappelle que le rôle du DIP consiste à assurer la formation et la sensibilisation. Les éventuelles modifications des règles applicables à la circulation ou aux conditions d'utilisation de certains véhicules relèvent d'autres autorités compétentes.

Le président constate qu'aucune autre demande de parole n'est formulée. Il interroge alors la commission sur la suite à donner à la motion et sur l'opportunité de procéder à une audition supplémentaire.

Un commissaire (LC) estime qu'il serait utile d'entendre le TCS afin d'obtenir des informations complémentaires sur la mise en œuvre concrète des actions de prévention routière ainsi que sur les retours dont cet organisme dispose concernant leur utilisation dans les établissements scolaires.

Le président met aux voix la proposition d'auditionner le TCS :

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

Non : —

Abstentions : 2 (1 Ve, 1 S)

L'audition du TCS est acceptée.

Une commissaire (Ve) relève que la commission n'a finalement pas encore entendu la position du Conseil d'Etat sur les invites de la M 3192.

M^{me} Hiltbold indique que, sur le fond, le département ne peut pas s'opposer aux objectifs poursuivis par la motion.

Elle considère qu'il est légitime de vouloir garantir aux élèves un accès à la prévention routière, de réaliser un état des lieux de la situation, de consulter les partenaires concernés et d'examiner les moyens de renforcer les dispositifs existants. Elle précise toutefois que certaines mesures nécessiteraient d'être évaluées plus précisément avant leur mise en œuvre. Le renforcement du dispositif devrait notamment être chiffré afin d'en mesurer les implications concrètes. Selon elle, un éventuel retour à des périodes d'enseignement spécifiquement consacrées à la prévention routière constituerait une modification importante qui ne saurait être considérée comme anodine.

Elle estime également qu'il serait possible d'établir un rapport détaillé avant l'échéance de la convention liant le département au TCS. Elle s'interroge

néanmoins sur la nécessité absolue d'adopter la motion pour atteindre les objectifs visés. A ses yeux, celle-ci pourrait avant tout constituer un signal politique affirmant l'importance de la prévention routière. Elle rappelle que l'école est sollicitée dans de nombreux domaines de prévention.

Elle cite notamment la prévention du suicide chez les jeunes, les jeux dangereux, les addictions ou encore d'autres problématiques de santé et de société. Selon elle, une réflexion doit être menée sur les limites du rôle de l'école, sur ce qui peut raisonnablement lui être demandé et sur les conséquences qu'entraîne l'ajout de nouvelles périodes d'enseignement. Elle souligne que de nombreuses propositions sont pertinentes et intéressantes, mais que leur mise en œuvre doit tenir compte des contraintes existantes.

M^{me} Hiltpold indique avoir rencontré l'association de parents évoquée précédemment. Celle-ci souhaitait développer davantage ses interventions dans les établissements, mais aucun accord n'avait alors pu être trouvé. Elle précise toutefois que cette association participe déjà à certaines manifestations scolaires. A titre d'exemple, elle mentionne une journée organisée au Collège Voltaire, au cours de laquelle plusieurs associations tenaient des stands et allaient à la rencontre des élèves.

L'association concernée y menait des actions de sensibilisation à la prévention routière. Selon M^{me} Hiltpold, ses représentants souhaiteraient intervenir directement dans toutes les classes, mais une telle démarche lui paraît difficilement réalisable à grande échelle.

Elle estime que le principal défi consiste à trouver un équilibre entre les interventions ponctuelles, les actions de sensibilisation générales et l'intégration éventuelle de nouveaux contenus dans les grilles horaires. Tout en rappelant sa conviction quant à l'importance de la prévention routière, elle souligne que les jeunes conducteurs de scooters ou d'autres véhicules bénéficient déjà de formations spécifiques destinées à les sensibiliser aux risques de la circulation. Elle réaffirme la nécessité de poursuivre ces efforts tout en veillant à maintenir un équilibre raisonnable dans les missions confiées à l'école. Elle indique que, si la motion devait être adoptée, le département fournirait une réponse détaillée exposant les mesures déjà mises en œuvre.

Le président remercie M^{me} Hiltpold de ces explications. A titre personnel et dans sa fonction de président chargé de l'organisation des travaux de la commission, il s'interroge sur l'utilité d'une audition supplémentaire du TCS au regard des informations déjà fournies. Il relève que le renouvellement de la convention avec cet organisme a été annoncé et il estime que les principaux éléments nécessaires à la compréhension du dossier ont été présentés. Selon lui, il serait peut-être préférable d'éviter une audition supplémentaire et de

procéder directement au vote de la motion. Il ajoute que, dans l'hypothèse d'une adoption, un rapport permettrait de documenter les mesures prises en lien avec les différentes invites.

Un commissaire (LC) défend toutefois l'intérêt d'une audition du TCS. Il rappelle que cet organisme est un partenaire de l'Etat et qu'il dispose d'un regard extérieur sur la mise en œuvre des actions de prévention routière. Selon lui, plusieurs interrogations subsistent quant à l'application concrète des mesures annoncées dans les établissements scolaires. Une audition permettrait de vérifier dans quelle mesure la politique de prévention affichée est effectivement mise en œuvre sur le terrain. A ses yeux, le TCS, en tant que cocontractant du département, constitue un interlocuteur particulièrement pertinent.

M^{me} Cujean précise que le TCS intervient essentiellement dans la conception et l'élaboration des séquences pédagogiques. En revanche, cet organisme ne dispose pas d'informations sur les enseignants qui testent ou utilisent effectivement ces ressources dans leurs classes. Elle souligne que le TCS n'intervient pas directement auprès des élèves dans le cadre de ces séquences.

Une commissaire (PLR) rappelle les réserves exprimées précédemment par son groupe à l'égard de ce type de motion. Elle indique qu'un soutien serait envisageable dans la mesure où des garanties suffisantes pourraient être apportées quant à l'efficacité des dispositifs déjà en place. Elle relève toutefois que la question des retours et de l'évaluation des actions menées demeure sans réponse. Selon elle, le TCS devrait être en mesure de fournir certains éléments permettant d'apprécier l'impact des programmes développés. Même si elle se montre généralement réticente à multiplier les auditions, elle estime qu'il serait regrettable de renoncer à entendre cet acteur.

Le président prend acte de cette position et propose dès lors de maintenir l'audition du TCS.

M^{me} Cujean précise que les informations dont dispose le TCS concernent essentiellement la fréquentation du site internet et le nombre de consultations des séquences pédagogiques. Elle doute que cet organisme soit en mesure de fournir des données précises concernant leur utilisation effective dans les établissements scolaires. Selon elle, seules des démarches de recensement spécifiques permettraient d'obtenir de telles informations, lesquelles ne sont actuellement pas réalisées.

Séance du 2 septembre 2026

Audition de M. Yves Gerber et de M. Christophe Nydegger du TCS

M. Gerber remercie la commission de son invitation et précise intervenir en qualité de directeur de la section genevoise du TCS, l'invitation ayant été adressée à cette dernière. Il rappelle que le TCS possède une structure relativement fédéraliste. Fondé à Genève en 1896 par des cyclistes, le TCS a progressivement créé des antennes régionales constituées en sections, dont la section genevoise, née en 1917. Le siège du club central demeure à Genève, ce qui fait du TCS l'une des rares associations suisses ayant conservé son siège dans le canton. Il explique que, dans les domaines de l'éducation et de la prévention routière, les sections assurent notamment le lien avec le terrain en menant des campagnes et des actions et en participant aux activités d'éducation routière.

La section genevoise organise ainsi des ateliers, notamment avec des associations de parents d'élèves. Ses interventions concernent principalement l'école primaire, mais du matériel est également fourni aux crèches. Le TCS intervient aussi au secondaire I dans des écoles privées, mais pas dans les établissements du DIP. Des établissements tels que les écoles internationales ou l'Institut de Lancy font notamment appel à ses services pour des demi-journées entières d'ateliers. Ceux-ci associent systématiquement action et interaction, avec des parties théoriques complétées par des activités pratiques. Concernant le secondaire II et la convention évoquée dans la motion, il précise s'être renseigné et avoir constaté que celle-ci avait été signée avec le DIP par le TCS central. M. Nydegger, qui représente le TCS suisse, est donc présent afin de présenter principalement cet aspect de la question.

M. Nydegger indique diriger le département de la sécurité routière du TCS, qui compte 14 collaborateurs spécifiquement actifs dans ce domaine. L'un des services placés sous sa responsabilité s'occupe des programmes pédagogiques proposés à l'échelle nationale à différents partenaires, notamment aux enseignants et aux polices, ainsi que des outils destinés aux parents. Il présente tout d'abord le programme « La route et moi », consacré principalement à l'enfant piéton et destiné aux 4-8 ans. Celui-ci implique les enseignants, la police et les parents et propose des conseils ainsi que des outils d'éducation routière utilisables en classe.

Développé pour l'ensemble de la Suisse en français, en allemand et en italien, ce matériel peut être commandé par les écoles et les instructeurs de police. Les programmes du TCS sont souvent, voire presque systématiquement, subventionnés par le Fonds de sécurité routière, qui verse chaque année un montant destiné à soutenir ce type de dispositif. Pour les

8-12 ans, le programme « Les Mobeeez » porte davantage sur la mobilité à vélo, en trottinette et sur d'autres modes de déplacement. Pour les 12-24 ans, le programme « Edu4motion » est consacré à la mobilité des jeunes et à la prévention des accidents. C'est dans ce contexte qu'une collaboration a été développée en 2020 avec le DIP pour le secondaire II. Le portail « Edu4motion » met à disposition des enseignants des cours qu'ils peuvent télécharger et qui permettent d'aborder la sécurité routière à travers les différentes disciplines.

Une leçon d'allemand peut ainsi être construite autour d'une thématique de sécurité routière. Ce dispositif a été élaboré avec les doyens de branches du secondaire II et est utilisé dans les classes genevoises. Cette collaboration a fait l'objet de la convention évoquée précédemment, qui arrive prochainement à échéance. Des discussions ont déjà eu lieu au sujet d'une éventuelle collaboration future, alors que le TCS mène parallèlement une réflexion sur l'évolution de l'ensemble du programme.

M. Nydegger rappelle qu'en 2021 une action avait notamment été menée, principalement en Suisse alémanique, avec des cascadeurs intervenant dans les écoles pour proposer des démonstrations et des ateliers de prévention aux jeunes. Pendant ces activités, les enseignants étaient réunis dans une autre salle afin de découvrir le portail et les différents cours du programme « Edu4motion ». En 2025, le projet pilote « Impact » a ensuite permis de remanier le dispositif. Le TCS ne sait en effet pas précisément comment les enseignants utilisent les cours après les avoir téléchargés sur le portail, ni s'ils les conservent ou les utilisent effectivement. La volonté était dès lors de développer une approche davantage orientée vers les jeunes. Le projet « Impact : la prévention par l'action », principalement destiné au secondaire I, propose des ateliers de prévention dans les classes, sans reprendre nécessairement le principe des cours disciplinaires consacrés à la sécurité routière.

En 2026, des réflexions stratégiques sont menées afin de poursuivre l'évolution de ce programme. Dans ce cadre, M. Nydegger explique que le TCS souhaite faire davantage participer les jeunes aux activités. Un workshop réunissant plusieurs parties prenantes a permis de réfléchir aux moyens de mieux atteindre ce public. Les jeunes suivant déjà des cours durant toute la journée, l'objectif est de leur permettre de devenir davantage acteurs de la prévention. Le TCS souhaite également les atteindre par d'autres cercles d'influence, y compris en dehors de l'école et dans des lieux où ils se retrouvent entre eux, ainsi que s'adresser à eux en utilisant leurs propres codes. L'intervention d'un enseignant ou d'un expert ne permet en effet pas toujours de faire passer efficacement les messages.

Le développement des compétences psychosociales des jeunes doit également permettre de les impliquer émotionnellement et cognitivement dans le programme. Dans le dispositif expérimenté au secondaire I, des experts interviennent notamment autour d'un véhicule et les jeunes participent eux-mêmes à des ateliers consacrés à différentes thématiques de sécurité routière. Ils sont amenés à réfléchir, à s'impliquer et à échanger ouvertement autour de sujets qui les concernent directement, tels que la drogue, l'alcool ou les trottinettes électriques. Concernant la poursuite du projet pilote « Impact », un premier workshop a eu lieu en juin 2026 avec les différentes parties prenantes. Les mesures prévues pour 2027 viennent d'être définies. Elles comprennent 16 demi-journées « Impact » au secondaire I en Suisse romande et en Suisse alémanique, la création d'une nouvelle identité visuelle, l'élaboration d'un document de référence « Impact » destiné aux élèves ainsi que la conception d'un nouveau portail directement destiné aux jeunes. Alors que le portail actuel s'adresse principalement aux enseignants, le futur outil doit pouvoir être utilisé directement par les jeunes. Une requête sera déposée en septembre auprès du Fonds de sécurité routière et, en cas d'acceptation, la mise en œuvre pourra débuter en janvier 2027. Le TCS se trouve ainsi dans une logique de développement et de révision de ses programmes.

M. Gerber apporte une précision concernant le Fonds de sécurité routière. Il explique que la Suisse dispose d'un système assez unique en Europe, dans lequel les assurés contribuent eux-mêmes à ce fonds. Une part de 0,7% prélevée lors du paiement d'une assurance automobile ou moto l'alimente. Ces ressources servent ensuite à financer des campagnes de prévention dans toute la Suisse ainsi qu'une partie des programmes certifiés par le Fonds. Les programmes présentés par le TCS ont ainsi été approuvés et bénéficient de ce soutien. La plupart des activités menées au plus près des élèves reçoivent un financement du Fonds, qui apporte également son expertise et peut proposer des adaptations. L'examen des programmes par des experts afin d'en évaluer l'efficacité en matière de prévention constitue d'ailleurs une condition à l'obtention d'un financement.

M. Nydegger précise que les investissements du Fonds visent principalement à modifier les comportements. Celui-ci ne finance par exemple pas les infrastructures routières, même lorsqu'une modification de celles-ci pourrait améliorer la sécurité. Son action porte sur les comportements, notamment à travers des campagnes de prévention et des outils pédagogiques permettant de proposer des ateliers ou des cours. Le Fonds soutient également la formation à la conduite lorsqu'elle n'est pas obligatoire. La formation obligatoire ne peut pas bénéficier de ce soutien précisément en raison de son

caractère obligatoire, alors qu'un cours facultatif consacré, par exemple, à la conduite sur neige et glace peut être subventionné.

M. Gerber revient sur les objectifs de la motion et sur la question de l'efficacité de la prévention. En matière de sécurité routière, trois dimensions doivent selon lui être prises en compte : les infrastructures, les technologies et le facteur humain. L'amélioration des infrastructures permet généralement de réduire les accidents, notamment en rendant les voies plus sûres ou en travaillant sur les glissières afin de réduire la gravité des conséquences d'une chute pour les motards. Les technologies comprennent notamment les différentes aides à la conduite, telles que les systèmes de freinage automatique ou de détection des angles morts. Quant au facteur humain, il peut être abordé par la formation, la prévention et la répression, cette dernière demeurant indispensable au fonctionnement de l'ensemble du dispositif.

La motion porte uniquement sur la prévention, mais celle-ci doit donc être considérée comme l'un des éléments d'un ensemble et non comme une solution permettant, à elle seule, d'améliorer drastiquement l'accidentologie. Il relève que le nombre de morts sur les routes est passé d'environ 2000 dans les années 1970 à environ 200 dans les années 2010-2020. Les efforts menés pendant plusieurs décennies sur l'ensemble de ces dimensions ont donc produit des résultats, même si 200 décès restent encore trop nombreux. Une augmentation des accidents graves est par ailleurs observée pour des modes de déplacement qui rencontrent un succès croissant, notamment les vélos rapides et les trottinettes, en lien également avec leur présence plus importante sur les routes.

M. Gerber indique que le TCS soutient pleinement la proposition de motion et invite la commission à l'accepter ainsi qu'à demander au DIP d'effectuer le travail qu'elle prévoit, en commençant par un état des lieux. Le TCS se tient volontiers à disposition pour y contribuer. Le programme actuellement en vigueur repose en effet sur une forme de délégation des responsabilités : le TCS et le DIP ont élaboré du matériel mis à la disposition des enseignants, mais la responsabilité de son utilisation est répartie entre l'ensemble du corps enseignant, sans qu'une personne soit spécifiquement chargée de vérifier qu'au moins une heure de cours est effectivement dispensée chaque année dans chaque classe. Parmi les mesures qui pourraient être rapidement mises en place à la suite d'un bilan, M. Gerber propose donc de continuer à utiliser les leçons existantes tout en confiant au maître de classe la responsabilité de s'assurer qu'un enseignant dispense cette heure.

A défaut, chaque enseignant peut supposer qu'un collègue s'en chargera, sans qu'il soit finalement possible de savoir si le cours a effectivement été donné. Le TCS connaît le nombre de dossiers téléchargés sur son portail, mais

pas le nombre de cours réellement dispensés. Un sondage auprès des enseignants permettrait ainsi d'évaluer l'utilisation du matériel, leur appréciation des outils proposés, leur expérience ainsi que les améliorations nécessaires. M. Gerber propose également de concevoir une variante du dispositif avec les élèves. L'expérience montre qu'une mobilisation durant une demi-journée, associant action, interaction, dialogue, discussion et théorie, fonctionne relativement bien et permet de proposer une activité marquante. Le modèle actuellement destiné aux 12-15 ans pourrait être transposé à d'autres tranches d'âge en adaptant les thématiques, l'alcool ou la drogue pouvant par exemple prendre davantage d'importance que la trottinette électrique auprès de certains jeunes. Des possibilités de financement existent également et pourraient être examinées. Ce travail pourrait être mené en 2027 afin de passer à la réalisation dès 2028. Les différentes propositions figurent sur la dernière diapositive de la présentation.

Une commissaire (PLR) indique avoir trois questions directement liées à la motion. Elle s'intéresse tout d'abord à la convention arrivant à échéance à la fin de l'année 2026 et souhaite connaître les perspectives de reconduction ainsi que l'état des discussions à ce sujet.

M. Nydegger confirme que des échanges ont déjà eu lieu avec le DIP concernant le secondaire II. Le département s'est montré ouvert à une poursuite de la collaboration et de nouveaux contacts sont prévus durant l'automne, notamment en fonction de l'issue de la requête que le TCS déposera au mois de septembre. Si celle-ci est acceptée, une suite pourra être envisagée.

Une commissaire (PLR) souhaite s'assurer que le TCS est disposé à poursuivre cette collaboration.

M. Nydegger le confirme et précise que le programme « Edu4motion » se poursuivra dans tous les cas. Son développement est actuellement mené non seulement pour Genève, mais à l'échelle nationale. Indépendamment de l'acceptation ou du refus de la motion, le TCS continuera donc son travail dans ce domaine.

Un commissaire (PLR) aborde ensuite la deuxième invite de la motion, qui demande que tous les élèves du secondaire II bénéficient au moins une fois durant leur cursus d'une intervention en matière de prévention routière. Elle souhaite connaître le nombre d'élèves actuellement couverts par cette formation et savoir si le TCS dispose de retours à ce sujet.

M. Nydegger répond que le TCS ne dispose pas de cette information et souligne qu'il s'agit précisément de l'un des problèmes du dispositif actuel à Genève. Le DIP met les leçons à disposition et demande qu'un élève du secondaire bénéficie de ces contenus au minimum une fois par année, mais ne

dispose pas d'un système de contrôle permettant de déterminer combien d'élèves ont effectivement suivi le programme.

Une commissaire (PLR) demande une clarification sur le fonctionnement du portail « Edu4motion » et souhaite savoir si celui-ci passe exclusivement par les enseignants ou si le TCS intervient également directement dans les classes.

M. Nydegger distingue les deux dispositifs. Dans le cadre du programme « Impact », le TCS intervient désormais directement dans les classes, mais ne dispense pas les cours disponibles sur « Edu4motion ». Le portail « Edu4motion » est destiné aux enseignants, qui utilisent eux-mêmes les cours proposés. Les interventions directes du TCS prennent la forme d'ateliers de prévention destinés aux élèves. Les deux mesures sont donc menées en parallèle.

Une commissaire (PLR) s'intéresse dès lors au nombre d'élèves touchés par les ateliers du TCS.

M. Nydegger indique qu'une action d'une demi-journée dans une école permet généralement d'atteindre environ 150 élèves.

M. Gerber ajoute que ces actions réunissent souvent l'ensemble des élèves d'un même degré.

Une commissaire (PLR) souhaite connaître la proportion d'élèves ainsi couverts par rapport à l'ensemble des élèves du secondaire II genevois.

M. Nydegger ne peut pas fournir ce chiffre et précise que les journées « Impact » n'ont jusqu'à présent pas été organisées à Genève, puisque l'accord conclu dans le canton concernait uniquement le secondaire II à travers « Edu4motion ». Il apporte également une précision concernant le fonctionnement genevois : les cours ne sont pas directement mis à disposition des enseignants sur le portail « Edu4motion », mais sur le portail du DIP regroupant les documents destinés aux enseignants et validés par la direction du département. Le fonctionnement genevois présente donc une particularité à cet égard.

Une commissaire (PLR) cherche ensuite à savoir si le TCS disposerait des ressources humaines suffisantes pour couvrir l'ensemble du secondaire II genevois au moyen de ses ateliers si cette mission lui était confiée.

M. Nydegger estime qu'une telle couverture serait compliquée en raison du volume d'interventions et du nombre d'intervenants nécessaires. Le Fonds de sécurité routière dispose par ailleurs de ressources limitées. A titre d'exemple, le TCS dépose actuellement une demande de financement pour 16 demi-journées l'année prochaine, le dispositif étant encore en phase de montée en

puissance. Une extension à l'ensemble du secondaire II genevois nécessiterait vraisemblablement des financements externes supplémentaires, le Fonds de sécurité routière ne pouvant pas assumer seul une telle couverture.

M. Gerber relève toutefois l'intérêt du format d'une demi-journée réunissant l'ensemble des classes d'un même degré. En organisant ce type d'intervention, il serait envisageable de couvrir l'ensemble des établissements sur une période de trois ans et de s'assurer ainsi que les élèves ont été touchés durant leur cursus. Cette organisation apparaît plus simple qu'une intervention dans chacune des classes. Il rappelle qu'un autre dispositif existait auparavant, dans lequel des avocats-conseils intervenaient directement en classe. Le DIP y avait finalement renoncé en raison de son coût et des difficultés rencontrées par les intervenants pour couvrir l'ensemble des classes et des établissements. Le département avait alors recherché une nouvelle formule, aboutissant au modèle consistant à mettre du matériel à disposition des enseignants.

M. Gerber reconnaît que les ressources humaines constituent une véritable question, mais estime qu'une intervention mobilisant un degré entier d'un établissement permet d'obtenir un impact important en une demi-journée et de toucher environ 150 élèves simultanément. Il établit un parallèle avec les actions menées par le TCS au primaire. Lors d'une intervention dans une cour d'école à Bellevue, entre 100 et 120 élèves peuvent être réunis, ce qui permet notamment de toucher une part importante des enfants se rendant à l'école à vélo ou à pied, représentant près d'un quart ou d'un tiers de l'établissement.

Une commissaire (PLR) aborde la dernière invite de la motion, qui demande au DIP de consulter l'ensemble des prestataires externes spécialisés en prévention routière, et souhaite connaître les autres acteurs actifs dans ce domaine.

M. Gerber précise que le TCS ne les considère pas comme des concurrents, mais comme des acteurs complémentaires. RoadCross, de taille plus réduite, s'est notamment spécialisé dans une approche reposant sur le témoignage de victimes de la route. Ces interventions peuvent être très marquantes puisqu'elles se déroulent dans la proximité d'une classe, mais elles nécessitent également des ressources humaines importantes si l'objectif consiste à couvrir l'ensemble des classes. Le BPA intervient davantage lors d'actions de plus grande ampleur réunissant plusieurs associations autour de la sécurité routière pendant une demi-journée ou une journée.

Ses interventions en Suisse sont toutefois devenues moins fréquentes en raison de ressources humaines limitées et le BPA ne participe notamment plus aux ateliers organisés par le TCS. Les assureurs sont également actifs,

principalement à travers des campagnes de prévention. Pro Vélo propose des cours plus spécifiques, notamment autour des déplacements à vélo vers l'école.

Un commissaire (UDC) souhaite connaître le coût facturé par le TCS pour une intervention d'une demi-journée, ainsi que le mode de facturation et l'entité à laquelle celle-ci est adressée, notamment s'il s'agit des écoles.

M. Nydegger explique que, grâce au soutien du Fonds de sécurité routière, les demi-journées actuellement prévues peuvent être proposées gratuitement aux écoles. Dans le cadre des 16 demi-journées programmées, le TCS assume une partie des coûts et le solde est financé par le Fonds de sécurité routière. Il souligne toutefois qu'une extension du dispositif à l'ensemble du canton de Genève entraînerait une augmentation importante du nombre de journées et nécessiterait dès lors des contributions financières complémentaires. Un soutien de la part des assureurs pourrait notamment être envisagé, ceux-ci ayant également intérêt à l'amélioration de la sécurité routière et à la diminution du nombre d'accidents et, par conséquent, des cas qu'ils doivent prendre en charge.

M. Gerber rappelle que les statuts du TCS prévoient un engagement en faveur de la prévention routière et de la mobilité. A titre d'exemple, les ateliers organisés avec les associations de parents d'élèves sont facturés 250 francs.

Ce montant reste toutefois symbolique au regard du coût réel de ces interventions, qui peuvent mobiliser une dizaine de personnes durant une demi-journée. Les associations de parents d'élèves disposant de moyens financiers limités, une facturation correspondant au coût réel risquerait de les empêcher de recourir à ces prestations. La prévention routière faisant partie des missions statutaires du TCS, une partie des cotisations versées par ses membres est ainsi consacrée au financement de ces activités.

Le président, ne constatant pas d'autres demandes de parole, remercie les auditionnés et les libère.

Discussion interne

Le président rappelle qu'il s'agissait de la dernière audition prévue concernant cette motion. Il estime qu'aucune audition supplémentaire n'est nécessaire et propose de passer au débat puis au vote.

Une commissaire (PLR) considère que cette motion enfonce quelque peu des portes ouvertes au regard des auditions du TCS et du DIP, qui ont montré que le travail était déjà effectué. Il reste certes possible de demander au DIP de produire des rapports et des statistiques supplémentaires, mais cela reviendrait à solliciter une nouvelle fois du personnel qui pourrait être affecté à d'autres

tâches. Sans préjuger de la position définitive du PLR, elle indique que son groupe devrait, au mieux, s'abstenir.

Le président expose la position socialiste. Il comprend l'argument selon lequel la motion enfoncerait des portes ouvertes, mais relève que le calendrier des négociations avec le TCS ainsi que les enjeux évoqués plaident en sa faveur. Il juge notamment intéressant que le TCS soutienne lui-même la motion, ce qui montre que celui-ci estime qu'un véritable travail reste à mener. M. Gerber a notamment relevé le manque de suivi permettant de savoir précisément ce qui est effectivement réalisé. Cette problématique peut conduire chaque enseignant à compter sur un collègue pour aborder la sécurité routière, sans qu'il soit finalement possible de déterminer si le sujet a réellement été traité. Or, la sécurité routière constitue un enjeu particulièrement important.

Le président rappelle également que son préopinant avait participé, à l'époque, aux cours dispensés par des avocats et regrettait leur disparition. Il entend néanmoins les difficultés organisationnelles liées à ce type d'interventions. La motion demeure relativement large, mais elle permettrait au DIP de clarifier ce qui est réellement mis en œuvre et éventuellement d'élargir les discussions en cours. Le programme « Impact », développé dans d'autres cantons, pourrait notamment être envisagé à Genève. Il lui paraît dès lors préférable d'examiner ces possibilités plutôt que de considérer que le dispositif fonctionne de manière satisfaisante alors que le nombre et le profil des élèves effectivement touchés restent mal connus.

Un commissaire (UDC) estime que la motion est intéressante, mais constate que ses objectifs semblent déjà largement atteints. Il rejoint toutefois le président sur l'existence possible d'un problème de communication au niveau du département et souhaite entendre M^{me} Hiltpold sur ce point. Le travail paraissant déjà réalisé à environ 95%, il s'interroge sur la nécessité de voter la motion et indique que son groupe attendra la réponse du département avant de se positionner.

Une commissaire (LJS) relève pour sa part que le TCS soutient pleinement la motion. Elle considère que ce soutien démontre l'intérêt de celle-ci. La sécurité ne doit pas être prise à la légère et, même si de nombreuses mesures existent déjà, il lui paraît utile d'approfondir la démarche et la réflexion afin de renforcer encore la sécurité des enfants. Elle annonce dès lors qu'elle votera la motion.

Une commissaire (Ve) indique que les Verts sont également favorables à la motion. Certaines mesures sont certes déjà mises en œuvre, mais le vote constituerait aussi un soutien et un signal. Elle juge par ailleurs important

d'encourager ces moments transversaux permettant de sortir des enseignements habituels pour aborder des questions liées à la vie en société. Les Verts soutiendront donc la motion.

M^{me} Hiltbold rappelle que les objectifs poursuivis, notamment la prévention routière auprès des jeunes du secondaire II, ne peuvent qu'être soutenus. Il est également logique que le TCS y soit favorable, puisque la prévention routière relève directement de sa mission et figure dans ses statuts.

Elle estime toutefois que ce soutien ne constitue pas en lui-même un élément déterminant. Elle rappelle que la commission avait souhaité auditionner le TCS afin de connaître l'impact des cours proposés. Le département avait alors expliqué que le TCS ne serait pas en mesure de fournir cette information, ce qui s'est confirmé lors de l'audition. Il s'agit en effet de séquences pédagogiques mises à disposition des enseignants et le TCS ne peut donc pas savoir dans quelle mesure celles-ci sont effectivement utilisées. M^{me} Hiltbold reconnaît qu'il appartient au département de vérifier cette utilisation. Elle distingue toutefois cet objectif de certaines demandes plus larges contenues dans la motion. S'assurer que chaque élève bénéficie au moins une fois durant son cursus d'une action de prévention constitue une chose, mais réaliser un état des lieux complet, consulter l'ensemble des partenaires et élaborer un dispositif renforcé de prévention routière entraînerait, selon elle, une charge bureaucratique dont le département n'a pas besoin. Celui-ci cherche actuellement à privilégier l'efficacité et la mise en œuvre concrète de mesures de prévention.

M^{me} Hiltbold rappelle également que, si des interventions externes devaient être organisées dans toutes les écoles du canton, les prestataires ne disposeraient de toute façon pas des ressources suffisantes et qu'un tel dispositif devrait être chiffré. Les discussions actuelles portent plutôt sur le développement des mesures pédagogiques existantes. Elle se dit disposée à revenir devant la commission pour présenter un état des lieux. Dans le cadre de la renégociation de la convention, il pourrait également être prévu que le TCS fournisse un retour sur ses propres interventions, tandis que le département vérifierait l'utilisation effective des séquences pédagogiques et mettrait en place des mesures incitatives. Elle estime néanmoins que l'ensemble des démarches administratives et des rapports demandés par la motion serait relativement lourd, tout en reconnaissant le caractère louable de ses objectifs.

Vote

Le président met aux voix la M 3192 :

Oui :	6 (3 S, 2 Ve, 1 LJS)
Non :	8 (2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 1 UDC)
Abstentions :	1 (1 UDC)

La M 3192 est refusée.

Catégorie de débat préavisée : II, 30 min

AUDITION

Commission de l'enseignement

DIP - ESII

PRÉVENTION ROUTIÈRE

17 juin 2026



Département de l'instruction publique, de la formation et de la jeunesse
Direction générale de l'enseignement secondaire II
Service enseignement, évaluation et certifications

16/06/2026 - Page 1

Cadre légal

LIP 2024

• Art. 7 Compétences du département

⁷ Il assure la prévention, la promotion de la santé et la protection des enfants et des jeunes, conformément à la loi ad hoc.

⁸ Il veille à la coordination notamment avec les autres départements et les communes, en particulier en matière de sécurité, d'infrastructures, de prévention et de surveillance de la santé des élèves ainsi que d'insertion scolaire et professionnelle des jeunes et des adultes.

Ce qui a été réalisé

- **2017 – 2018**

Mise en place de nouvelles modalités pour l'enseignement de l'éducation routière, validées par la Conseillère d'État.

Ce modèle mis en place avec la collaboration du TCS, est déjà utilisé dans les écoles professionnelles des cantons lémaniques.

Il s'agit de modules pouvant être intégrés à un enseignement disciplinaire, qui abordent les thématiques de la sécurité routière : ces modules se présentent comme des supports de cours en lien avec les plans d'études.

16/06/2026 - Page 3

Ce qui a été réalisé 2

- **2019 – 2026**

Groupe de travail avec des référentes, référents de chaque filière du l'ESII. Soit, les CFP, CFPP, ACCES, CdG, ECG.

Travail en collaboration avec la responsable pédagogique du TCS soutenu par le Fonds de Sécurité Routière.

Projet edu4motion



16/06/2026 - Page 4

Ce qui est à disposition

11 séquences dans 11 disciplines

physique

mathématiques

droit

culture générale

philosophie

français LE

français

allemand

italien

anglais

espagnol

Site enseignement

<https://edu4motion.ch/fr/>

16/06/2026 - Page 5

Ce qui est à disposition

DISCIPLINE	TITRE	THÈME
Mathématiques	Sensibilisation aux risques présents dans l'espace routier	Analyse de graphique
Physique	Adoptons notre vitesse	Cinématique
Physique	En voiture, toutes et tous attachés	Forces, dynamique et lois de Newton
Droit	La distraction au volant	Droit pénal
Français LE	Analyse des accidents routiers	Entraînement TAF
Français	Soyez visibles	Entraînement à l'argumentation
Allemand	Sei Vorsichtig	Analyse et création d'affiche (B1-B2)
Italien	Sii prudente	Analyse et création d'affiche (B1-B2)
Anglais	Staying alert	Dangers liés à la distraction. (B1)
Espagnol	Atención y distracción	Dangers liés à la distraction. (A2+-B1)
Philosophie	Quelle place pour les voitures autonomes ?	Place IA dans société

16/06/2026 - Page 6

Ce qui est projeté

- La DG s'assure que les questions de prévention routière sont impulsées dans l'ensemble des établissements du secondaire II (rappel à la rentrée scolaire)
- Les écoles ont la liberté d'appliquer selon leur spécificité et leur propre organisation des manifestations, des campagnes de promotion de mobilité douce et de prévention routière.
- Catalogue de partenaires externes communiqué aux écoles: Pro vélo, Road Cross...
- Reconduction de la collaboration avec TCS

16/06/2026 - Page 7

**Mes vifs remerciements
à chacune et chacun
pour
son attention**



ANNEXE 2



Commission de l'enseignement, de l'éducation, de la culture et du sport

Audition M3192 - pour une prévention routière efficace et systématique dans les écoles du secondaire II du canton de Genève

02.08.2026 | Genève

Où en sommes-nous?

Prévention routière pour les 12-24 ans dans les établissements scolaires

Nos programmes en un coup d'oeil

De l'école enfantine au secondaire



Edu4motion

Bref historique du projet



2020

Création du **portail** Edu4motion

Leçons développées et validées
avec le **DIP**

2021

Développement de «**Tatort Schule**» comme **mesure d'activation** du portail auprès des écoles en CH-de

2025

Projet pilote en CH-fr
«**Impact** : la prévention par l'action» - SEC I

2026

Amélioration de «**Impact**» sur la base du pilote et déploiement test en CH-de

Réflexions stratégiques sur l'avenir de Edu4motion

Edu4motion

Approche souhaitée



Programme de prévention routière pour les
jeunes de 12-24 ans



Faire participer les jeunes
au processus



« Parler » aux jeunes avec leurs
codes



Toucher différents cercles
d'influence des jeunes



Mettre l'accent sur le
développement de leurs propres
ressources

Page 5

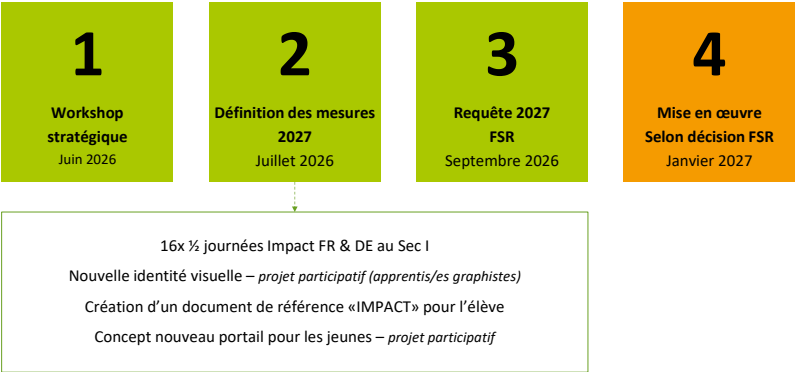
½ journée «Impact : La prévention par l'action» - Sec I

4 ateliers de 45min. 8 thèmes à choix pour les écoles.



Page 6

Orientation du projet suite au pilote
«Impact» comme élément phare d’un projet global



Recommandations

Mesurer l’impact du dispositif actuel et l’améliorer

M3192

Position du TCS Genève



Le Touring Club Suisse soutient pleinement cette proposition de motion.

Il recommande à la commission de l'accepter et se tient à disposition du Département de l'Instruction Public pour participer à l'état des lieux et participer à la mise en place du dispositif futur.

Page 9

Collaboration possible avec le DIP

Proposition de mesures

2027

- Utilisation des leçons existantes du portail edu4motion.ch en donnant la responsabilité au maître de classe
- Sondage auprès des enseignants/es sur l'utilisation de edu4motion.ch
- Conception avec des élèves d'une variante SEC II des ½ journées «IMPACT»
- Solution de financement et soumission d'une requête 2028 au FSR

2028

- Réalisation d'une première série de ½ journées «IMPACT» 2028 au SEC II à Genève
- Utilisation des leçons existantes du portail edu4motion.ch

Page 10

Date de dépôt : 12 octobre 2026

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de Romain de Sainte Marie

La majorité de la commission de l'enseignement, de l'éducation, de la culture et du sport a refusé la M 3192 par une très courte majorité. Pourtant, les travaux de commission ont démontré que cette motion répond à un véritable besoin et qu'elle poursuit un objectif de bon sens : s'assurer que l'ensemble des jeunes du secondaire II bénéficient effectivement d'une sensibilisation adéquate à la sécurité routière.

Une question de santé et de sécurité publiques

L'entrée dans le secondaire II correspond à une période où les jeunes acquièrent progressivement davantage d'autonomie dans leurs déplacements. Ils deviennent usagers réguliers de l'espace public, que ce soit comme piétons, cyclistes, conducteurs de deux-roues motorisés, utilisateurs de trottinettes électriques ou futurs automobilistes.

Cette tranche d'âge est également celle où apparaissent certains comportements à risque, notamment en lien avec la vitesse, les distractions liées à l'usage du téléphone portable, la consommation d'alcool ou de stupéfiants, ainsi que la surestimation de ses propres capacités.

Dans ce contexte, la prévention routière constitue un investissement particulièrement pertinent. Chaque accident grave évité représente une souffrance humaine épargnée.

Une motion qui ne réinvente pas la roue

Durant les débats, plusieurs commissaires ont considéré que la motion « enfonçait des portes ouvertes », au motif que des actions de prévention existent déjà. Or cet argument constitue précisément une raison de soutenir le texte.

En effet, les auditions ont confirmé que des outils existent, notamment grâce à la collaboration entre le département de l'instruction publique (DIP) et le Touring Club Suisse (TCS). Cependant, elles ont aussi mis en évidence une

faiblesse essentielle du dispositif actuel : personne n'est aujourd'hui en mesure de dire avec certitude dans quelle mesure ces outils sont réellement utilisés et combien d'élèves bénéficient effectivement de cette prévention.

Le responsable de la sécurité routière du TCS a ainsi reconnu que le système actuel repose principalement sur des ressources pédagogiques mises à disposition des enseignants via le portail Edu4motion et que le TCS ne dispose d'aucune donnée lui permettant de savoir combien d'élèves ont réellement suivi ces contenus. La conseillère d'Etat elle-même a admis qu'il appartenait au département de vérifier cette utilisation.

Dès lors, demander un état des lieux et s'assurer que chaque élève bénéficie effectivement d'une sensibilisation minimale ne relève pas d'une bureaucratie excessive, mais simplement d'une exigence élémentaire d'évaluation de l'action publique.

Le soutien sans ambiguïté du TCS

L'élément le plus marquant des travaux de commission réside probablement dans le soutien clair et explicite apporté par le TCS à la motion.

M. Yves Gerber, directeur de la section genevoise du TCS, a déclaré sans ambiguïté que son organisation soutenait pleinement la proposition et invitait la commission à l'accepter.

Son audition a été particulièrement éclairante. Il a rappelé que la sécurité routière repose sur trois piliers complémentaires : les infrastructures, la technologie et le facteur humain. La prévention agit précisément sur ce dernier aspect et constitue un élément indispensable de toute politique efficace de réduction des accidents. Le TCS a également relevé que le modèle actuel repose sur une forme de dilution des responsabilités : chacun suppose que le sujet sera traité quelque part dans le cursus scolaire, mais aucun mécanisme ne permet de vérifier qu'une intervention a effectivement eu lieu dans chaque classe.

L'organisation a ainsi proposé que soit menée une réflexion permettant :

- d'établir un état des lieux objectif ;
- de mesurer l'utilisation réelle des outils pédagogiques existants ;
- d'interroger les enseignants sur leur expérience ;
- de développer de nouveaux formats davantage participatifs impliquant directement les jeunes.

Ces propositions correspondent précisément à l'esprit de la motion.

Une démarche pragmatique et réaliste

Contrairement à ce qui a parfois été avancé durant les débats, la motion ne demande pas la création immédiate d'un vaste dispositif coûteux.

Elle propose avant tout de faire le point sur l'existant, de consulter les acteurs compétents et d'identifier les améliorations possibles. Une telle démarche apparaît d'autant plus pertinente que la convention actuelle entre le DIP et le TCS arrive à échéance et que des discussions sont en cours concernant son renouvellement et son évolution.

Le moment est donc particulièrement opportun pour tirer un bilan des mesures existantes et réfléchir aux adaptations nécessaires.

Un signal politique utile

L'acceptation de cette motion constituerait également un signal clair en faveur de la prévention auprès des jeunes.

Les accidents de la route demeurent une réalité dramatique. Même si les progrès réalisés au cours des dernières décennies sont importants, le travail de prévention doit constamment être adapté aux nouvelles pratiques de mobilité et aux nouveaux comportements. Comme l'ont relevé les représentants du TCS, l'émergence de nouveaux modes de déplacement et l'évolution des usages appellent un renouvellement permanent des approches pédagogiques.

Refuser la motion au motif que certaines actions existent déjà revient à considérer que la situation actuelle est pleinement satisfaisante. Or, les auditions ont démontré le contraire : nous ne disposons aujourd'hui d'aucun moyen solide permettant d'évaluer la portée réelle des mesures mises en œuvre.

Conclusion

La M 3192 poursuit un objectif consensuel, raisonnable et d'intérêt public évident. Elle vise non pas à multiplier inutilement les rapports, mais à garantir que la prévention routière atteigne effectivement les jeunes concernés et à identifier les améliorations possibles du dispositif existant.

Le soutien explicite du TCS, les lacunes reconnues dans le suivi des actions menées et l'importance de la sécurité routière pour les jeunes du secondaire II constituent autant de raisons d'accepter cette proposition de motion.

Pour ces motifs, la minorité vous invite à voter en faveur de la M 3192.