



Date de dépôt : 30 juillet 2026

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de Stéphane Florey, Michael Andersen, Lionel Dugerdil, Marc Falquet, Gilbert Catelain, Julien Ramu, Daniel Noël, Patrick Lussi, Guy Mettan, Yves Nidegger, Florian Dugerdil, Vincent Schaller, Virna Conti, Christina Meissner, Souheil Sayegh, François Erard, Alia Chaker Mangeat : Ensemble pour plus de sécurité : fini l'anonymat, responsabilisons les deux-roues !

Rapport de majorité de Gabriela Sonderegger (page 3)

Rapport de première minorité de Julien Nicolet-dit-Félix (page 23)

Rapport de seconde minorité de Cyril Mizrahi (page 27)

Proposition de motion (3211-A)

Ensemble pour plus de sécurité : fini l'anonymat, responsabilisons les deux-roues !

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

- la présence croissante de deux-roues motorisés ou non dans notre environnement urbain ;
- que seuls les enfants jusqu'à 12 ans révolus sont autorisés à rouler à vélo sur les trottoirs en l'absence de piste ou de bande cyclable ;
- qu'en pratique, de nombreuses personnes circulent sur les trottoirs avec des cycles, des cyclomoteurs légers et des cyclomoteurs, bien que cela soit interdit ;
- que ces véhicules de plus en plus rapides et lourds représentent un danger pour les utilisateurs légitimes des trottoirs, qui sont faits pour marcher ;
- que les personnes vulnérables sont particulièrement exposées (enfants, personnes âgées ou malvoyantes) ;
- que l'absence d'immatriculation sur certains de ces véhicules rend l'identification de leurs conducteurs malaisée, notamment en cas d'accident ;
- que l'identification de tous les véhicules à deux roues dissuaderait leurs conducteurs de commettre des incivilités et des infractions,

invite le Conseil d'Etat

à étudier les possibilités d'introduire un système d'identification pour tous les deux-roues utilisant le domaine public qui n'en sont pas pourvus aujourd'hui.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Gabriela Sonderegger

Introduction :

La commission des transports a examiné et voté lors d'une seule séance, le 19 mai 2026, la motion 3211 : « Ensemble pour plus de sécurité : fini l'anonymat, responsabilisons les deux-roues ! » sous la présidence de M. Matthieu Jotterand.

La commission a auditionné M. Stéphane Florey, 1^{er} signataire.

M. David Favre, directeur général de l'OCT, a assisté aux travaux de la commission.

Le procès-verbal a été rédigé par M^{me} Rania Nassereddine, qu'elle en soit remerciée.

Présentation de M. Stéphane Florey, auteur

M. Florey indique en préambule que cette motion n'a aucun lien avec le débat mené au niveau national concernant l'éventuelle introduction d'un impôt sur les vélos. Il explique que l'objectif de cette motion est de mettre fin à l'anonymat des deux-roues et de responsabiliser leurs usagers lorsqu'ils utilisent le domaine public. Il indique que sont visés les trottinettes, les vélos et les vélos électriques. Il précise toutefois que les véhicules dépassant 25 km/h sont déjà exclus du champ, ceux-ci étant déjà soumis à une obligation de plaque d'immatriculation et au paiement d'un impôt, ce qui règle déjà la question de leur identification. Au niveau fédéral, il relève que la marge de manœuvre des cantons pour introduire un système d'identification tel que proposé n'est pas encore entièrement claire. Il semblerait néanmoins que les cantons disposent d'une certaine marge de manœuvre en la matière, raison pour laquelle le dépôt d'une motion a été privilégié. Il explique que la motion demande au Conseil d'Etat d'étudier la possibilité d'introduire un système d'identification pour l'ensemble des deux-roues utilisant le domaine public qui ne sont actuellement soumis à aucune obligation d'identification. Il indique enfin que le but recherché est de responsabiliser les utilisateurs de ces véhicules face aux incivilités. Les personnes victimes de comportements problématiques, voire d'agressions commises par des conducteurs de deux-roues, pourraient ainsi identifier les auteurs et, le cas échéant, déposer plainte ou effectuer une dénonciation auprès des services compétents.

M. Florey indique avoir lui-même été confronté à des situations impliquant des deux-roues ayant pris la fuite après les faits. Il évoque un premier exemple survenu alors qu'il se trouvait dans son tram, à la hauteur de la place Bel-Air. Une piétonne est descendue du tram et a traversé la rue au moment où un vélo arrivait. Il indique que le choc a été violent, au point que la piétonne n'était plus en mesure de marcher et a dû être prise en charge par une ambulance. Il précise avoir lui-même contacté les secours. Il indique que, pendant qu'il était en communication avec la centrale depuis sa cabine, le cycliste a quitté les lieux. La police est intervenue et il a transmis tous les éléments en sa possession susceptibles de permettre une identification, mais le cycliste n'a jamais été retrouvé. Il souligne que les frais liés à l'accident sont ainsi restés à la charge de la victime. Il considère dès lors qu'il est légitime de pouvoir identifier les personnes responsables afin de déterminer qui doit assumer les coûts engendrés par l'accident. Il poursuit avec un second exemple concernant un employé de la société Size chargé de la circulation. Il rappelle que les consignes données par les employés de Size s'appliquent également aux trottinettes et aux vélos. Il explique qu'un cycliste mécontent aurait posé son vélo au milieu de la route avant de s'en prendre physiquement à un employé de Size, lui assénant deux coups au visage, puis aurait repris son vélo et quitté les lieux. Il indique que l'employé concerné aurait ensuite dû consulter un médecin et bénéficier d'un arrêt de travail. Il relève qu'encore une fois les frais restent à la charge de la victime, faute de pouvoir identifier l'auteur des faits. Il souligne que, dans ces deux situations, un dépôt de plainte aurait certes été possible. Toutefois, il s'agirait dans les deux cas de plaintes contre X, généralement classées faute d'identification de l'auteur. Il explique ainsi que l'objectif de cette motion est de permettre l'identification des utilisateurs de deux-roues au moyen d'un système approprié, comme via une plaque, un macaron, un numéro ou toute autre forme d'identification, afin de mettre un terme aux incivilités et délits commis par certains usagers de deux-roues circulant sur le domaine public.

Questions / réponses

Un député PLR le remercie pour les explications. Il rappelle qu'il y a une dizaine d'années des plaques d'immatriculation pour les vélos existaient à Genève. Il indique que ce système avait été supprimé car il coûtait davantage qu'il ne rapportait. Il souhaiterait donc savoir si une estimation a été réalisée quant aux coûts et aux recettes potentielles qu'engendrerait la mise en œuvre de cette motion. Il souligne qu'un tel dispositif implique tout un aspect administratif lié à la fabrication des plaques, à la gestion du système et au suivi des immatriculations. Il demande ainsi quelles seraient les charges estimées,

ainsi que les éventuelles recettes attendues, liées à la mise en place de cette mesure.

M. Florey explique qu'il est actuellement impossible de chiffrer précisément les coûts qu'engendrerait un tel système. Concernant les plaques évoquées précédemment, il rappelle que celles-ci datent de plus de vingt ans et qu'elles avaient été introduites principalement pour des questions d'assurance. Contrairement à certaines idées reçues, ce système ne coûtait pas particulièrement cher. Il explique que la Confédération avait estimé qu'avec le temps les utilisateurs de vélos étaient déjà suffisamment couverts par les assurances existantes. Le système a été remplacé par la responsabilité civile généralisée, ainsi en cas d'accident la prise en charge passe soit par la RC soit par l'assurance ménage, qui couvre les éventuels dommages ou accidents causés par les vélos. Il relève que c'est principalement pour cette raison que les plaques ont été abandonnées. Il indique toutefois que leur suppression a également permis à la Confédération et aux cantons de réaliser certaines économies, mais il ne s'agissait pas non plus d'un dispositif particulièrement coûteux. Il indique également s'être basé sur les débats menés en commission concernant les macarons pour les transports professionnels. Ces discussions ont montré qu'il était possible de mettre en place un système de macaron permettant d'identifier certains véhicules sans que cela constitue un impôt. L'Etat crée alors un fichier d'identification associé au macaron. Il relève que le parallèle serait similaire dans ce cas, car il s'agirait simplement de réintroduire des plaques comparables à celles qui existaient auparavant, dont le coût de fabrication était inférieur à 10 francs l'unité. Il reconnaît néanmoins qu'une gestion administrative serait nécessaire, chaque numéro de plaque devant être relié à une personne. Les principaux coûts concerneraient donc la gestion du fichier d'identification. Cependant, il rappelle qu'un tel système existe déjà actuellement pour certains véhicules, notamment les vélos électriques dépassant 25 km/h, qui sont déjà enregistrés dans un fichier d'identification. Selon lui, il suffirait donc d'étendre un fichier existant plutôt que d'en créer un entièrement nouveau. L'utilisateur paierait la plaque une seule fois et celle-ci resterait valable aussi longtemps qu'il utiliserait le véhicule. Il estime donc que les coûts ne devraient pas atteindre des montants de plusieurs centaines de milliers de francs, puisqu'il s'agirait principalement d'une extension d'un dispositif déjà en place.

Le député demande si des exemples comparables existent ailleurs dans le monde, où un système similaire de plaques ou d'identification des vélos est en vigueur. Il souhaiterait notamment savoir si ce type de dispositif a permis, dans ces cas-là, de renforcer la responsabilisation des cyclistes ou d'améliorer le respect des règles de circulation.

M. Florey répond par la négative. Il indique que son idée de départ était de reprendre ce qui s'était fait au niveau national, lorsque l'UDC avait lancé le débat autour de l'introduction d'un impôt sur les vélos. Toutefois, il précise qu'une majorité de son groupe ne souhaite pas entendre parler d'une nouvelle taxe. Il explique qu'il souhaitait tout de même agir sur les incivilités liées à l'usage des deux-roues sur le domaine public. Il rappelle que l'objectif de la motion, ce sont avant tout des questions de sécurité, de responsabilisation et d'identification des utilisateurs. Il estime que le simple fait de rendre les deux-roues identifiables pourrait déjà avoir un effet dissuasif sur certains comportements. Il estime ainsi qu'un usager « lambda » réfléchirait probablement à deux fois avant de commettre certaines infractions s'il savait qu'il peut être identifié. Cela pourrait notamment réduire l'usage des trottoirs par les vélos ou encore le non-respect des feux rouges. Il fait également le parallèle avec ce qui existe déjà aujourd'hui pour les scooters ou les voitures. Il relève que, lorsqu'un conducteur ne s'arrête pas à un passage piéton, il suffit parfois qu'un piéton téléphone à la police en transmettant le numéro de plaque pour qu'une amende soit ensuite adressée à la personne concernée. Il rappelle d'ailleurs que plusieurs cas de ce type ont déjà été relatés dans les journaux. Il estime que le fait qu'un véhicule soit identifiable contribue donc déjà à responsabiliser les usagers et à permettre la dénonciation de certaines infractions.

Un député Ve demande si le vélo en ville, qui consomme peu d'espace, peu d'énergie et reste silencieux, constitue une solution aux problèmes de trafic pour les personnes en bonne santé, ou s'il représente au contraire une problématique supplémentaire pour la circulation.

M. Florey indique que, pour lui, le vélo ne constitue ni un problème ni une solution, mais simplement un choix personnel de l'utilisateur. Il rappelle d'ailleurs que le libre choix du mode de transport est un principe constitutionnel. Il relève qu'il existe de nombreuses incivilités, notamment de la part des trottinettes, des vélos, mais également des motos, alors même que ces dernières sont déjà identifiables. Il explique qu'en scooter, il arrive que certaines pistes cyclables soient la plupart du temps inoccupées alors que les voies de circulation sont saturées, ce qui pousse certains usagers à les emprunter. Toutefois, il souligne qu'une infraction peut conduire à une amende. Il précise que son raisonnement ne changera peut-être pas fondamentalement les infractions commises par les utilisateurs de deux-roues, mais qu'au moins ceux-ci seraient identifiables, à l'instar des scooters, et pourraient être amendés lorsqu'une infraction est constatée.

Le député prend l'exemple d'un cycliste devant choisir entre passer devant l'horloge fleurie en se mêlant aux piétons, ou encore circuler sur la rue du

Général-Guisan, qui compte deux fois trois voies principalement destinées au TIM, sans véritable infrastructure adaptée aux vélos. Il demande alors s'il est réellement envisageable qu'un cycliste accepte de prendre le risque de circuler sur des voies fortement dominées par le TIM plutôt que d'emprunter des espaces piétons, faute d'alternative sécurisée. Il rappelle que la présence d'une piste cyclable dédiée pourrait constituer une solution bien plus efficace. Il relève d'ailleurs qu'en Europe, lorsque des réseaux cyclables sont correctement séparés du trafic général, les cyclistes les utilisent volontiers. Il s'interroge donc sur les raisons qui poussent certains cyclistes à circuler sur les trottoirs, se demandant s'il s'agit véritablement d'un choix ou plutôt d'une question de sécurité, voire de survie. Il demande enfin si l'introduction d'un système de plaques permettrait réellement de modifier ces comportements, ou si cela reviendrait au contraire à encourager les cyclistes à circuler dans un trafic largement dominé par le trafic individuel motorisé.

M. Florey répond qu'il considère qu'il s'agit d'un choix de la part des cyclistes d'utiliser les trottoirs. Il estime que, s'ils sont identifiables, ils doivent alors assumer les conséquences de leurs actes lorsqu'ils se font interpeller. Concernant l'exemple évoqué précédemment, il indique ne pas savoir précisément quelle est la signalisation présente sur les sites mentionnés. Il relève toutefois qu'il existe certains endroits où la situation est clairement indiquée, notamment au moyen de barrières et de panneaux stipulant explicitement que les cyclistes doivent mettre pied à terre et qu'il est interdit de circuler à vélo dans ces espaces piétons.

Il estime que, lorsqu'une telle signalisation est en place, le message adressé aux usagers est clair. Dès lors, si un cycliste choisit malgré tout de ne pas respecter cette règle et qu'un incident survient, il estime qu'il doit en assumer la responsabilité.

Un autre député Ve le remercie pour ce projet, qu'il qualifie d'intéressant au regard des objectifs de sécurité du trafic, en particulier pour les piétons. Il indique que sa première question porte précisément sur cet objectif, qu'il indique partager très largement, ainsi que sur la sincérité de la démarche présentée. Il relève en effet que plusieurs projets poursuivant des objectifs similaires ont déjà été traités, notamment la résolution 1052 ainsi que l'initiative piétonne. Il rappelle que ces textes n'avaient non seulement pas été soutenus, mais avaient également été « attaqués » avec une certaine vigueur. Il souligne dès lors qu'il peine à percevoir la différence fondamentale entre les objectifs du texte présenté aujourd'hui et ceux des deux projets qu'il vient de citer, à moins de considérer que cette motion vise avant tout à stigmatiser certains usagers de la voirie. Il demande ainsi comment s'explique cette

différence de position entre le texte actuellement défendu et les projets précédemment évoqués.

M. Florey indique que les deux textes cités poursuivaient des objectifs totalement différents de ceux de la proposition actuellement discutée.

Le député demande s'il est néanmoins bien question de la sécurisation des piétons.

M. Florey indique que ce dont il parle relève plutôt d'une conséquence de la motion. Il précise que celle-ci ne parle pas directement de sécuriser les piétons dans son invite. Il explique que le fait de rendre identifiables les utilisateurs de deux-roues, qu'il s'agisse de vélos ou de trottinettes, pourrait toutefois avoir des conséquences en matière de sécurité des piétons, notamment en cas d'accident ou de délit de fuite impliquant un piéton.

Le député demande donc confirmation que l'objectif principal de la motion n'est pas la sécurité des piétons, mais bien l'identification des cyclistes et que l'objectif poursuivi serait dès lors de les stigmatiser à travers cette identification.

M. Florey précise qu'il ne s'agit pas d'une stigmatisation des usagers de deux-roues, mais d'un moyen de les responsabiliser face aux incivilités qu'ils commettent quotidiennement sur le domaine public.

Le député demande quelle distinction est faite entre les notions d'incivilité et de mise en danger.

M. Florey indique que, lorsqu'une personne commet une infraction, qu'elle soit à vélo ou en voiture, elle admet elle-même par son comportement qu'elle accepte le risque de provoquer un accident ou d'en être victime. Il estime qu'une personne qui circule sur un trottoir ou commet une incivilité admet également qu'elle peut potentiellement créer un accident ou poser des problèmes de sécurité.

Le député demande, dans le cas du trottoir situé devant le CEPTA ou encore celui d'Onex, si le fait d'autoriser la circulation cycliste sur ces trottoirs résulte, selon son analyse, d'une erreur de planification du réseau routier, ou s'il est au contraire judicieux de faire circuler des cyclistes au milieu des flux de piétons dans ce type d'endroits.

M. Florey indique que, lorsque ces endroits sont clairement identifiés comme des pistes cyclables où les cyclistes se mélangent aux piétons, il s'agit alors d'un choix d'aménagement consistant à mélanger les flux.

Il précise toutefois que ce n'est pas ce type de situation qu'il vise ici, même s'il reconnaît que ces flux mélangés peuvent être dangereux à certains endroits. Il cite notamment les abords de l'école « En-Sauvy », où existent des flux

bidirectionnels mêlant piétons et cyclistes, ce qui peut engendrer certains risques bien que cela soit autorisé. Il souligne ainsi que la motion ne vise pas ces cas de figure, mais plutôt les situations où des vélos traversent des espaces interdits à la circulation ou utilisent des trottoirs alors que cela n'est pas autorisé, ce qui s'apparente selon lui à des infractions.

Le député indique que, s'il reprend l'exemple de la personne ayant abandonné son vélo au milieu de la route avant d'agresser un employé de Size, ce comportement est évidemment inadmissible, mais qu'en définitive cette personne agissait alors en tant que piéton au moment des faits. Il demande dès lors si, par analogie, il ne faudrait pas également identifier les piétons, dans la mesure où eux aussi peuvent commettre des agressions ou des infractions. Il relève ainsi que, si l'objectif est de pouvoir sanctionner systématiquement chaque infraction ou comportement inadéquat, ce raisonnement pourrait alors être étendu à l'ensemble des usagers de l'espace public.

M. Florey indique que ce n'est pas l'objectif de sa motion.

Le député rappelle qu'il a été fait mention, dans l'exposé des motifs, de l'accident de 2017 au cours duquel un cycliste avait heurté une personne, laquelle était décédée des suites de l'accident. Il relève toutefois que le cycliste avait pu être identifié et que les faits ne s'étaient pas déroulés sur un trottoir. Il demande en quoi la motion aurait concrètement permis d'éviter ce décès ou de sanctionner la personne concernée, dans la mesure où celle-ci a été identifiée et punie. Il ajoute que les statistiques font état d'environ 80 autres décès sur les routes genevoises depuis lors, sans qu'aucun cycliste n'ait été responsable de ces accidents mortels. Il demande ainsi si, au regard des éléments qu'il vient de présenter, il n'a pas le sentiment que sa motion ne cible pas la bonne problématique.

M. Florey indique que, dans l'accident cité, le fait principal était qu'il y avait eu un délit de fuite. Il relève que, même si la personne a finalement été identifiée, cela s'est fait beaucoup plus tard et non sur le moment de l'accident. Il précise que des délits de fuite existent également chez d'autres usagers de la route. Il indique toutefois que l'on entend régulièrement à la radio des problèmes impliquant des vélos et que, souvent, les cyclistes quittent les lieux après l'incident. Il explique que, dès lors qu'une centrale est appelée, il faut pouvoir justifier ce qu'il s'est passé, alors qu'en l'absence d'identification du vélo, il n'existe aucun moyen de le faire. Il indique que ce sont les événements de ce type qui posent problème au niveau de la sécurité.

Un député S indique avoir bien compris que l'objectif poursuivi est avant tout d'identifier d'éventuels contrevenants, davantage que de renforcer directement la sécurité routière. Il rappelle par ailleurs qu'au niveau fédéral,

L'UDC a soutenu des diminutions de sanctions à l'encontre des chauffards dans le cadre de la LCR, ainsi que d'autres textes allant dans le même sens. Il demande dès lors quelle est précisément la marge de manœuvre du canton dans ce domaine, dans la mesure où il lui semble que ce sont les dispositions fédérales qui définissent quels véhicules doivent être soumis à une immatriculation. Il demande ainsi pourquoi une initiative n'a pas été déposée au niveau des Chambres fédérales. Il relève que la motion évoque le fait « d'étudier les possibilités », alors que, selon la LRGC, une telle démarche relèverait davantage du postulat. Il demande dès lors pourquoi il n'a pas été choisi de déposer soit un postulat, soit une initiative aux Chambres fédérales.

M. Florey répond tout d'abord qu'il n'apprécie pas particulièrement le postulat. Il explique que le problème du postulat est qu'il ne donne lieu qu'à un seul débat au Grand Conseil, ce qui implique de réaliser tout le travail préparatoire en amont, sans qu'il n'y ait ensuite de « traces » de nouvelles discussions éventuelles. Il relève par ailleurs que de nombreuses motions demandent déjà au Conseil d'Etat d'étudier l'introduction de différentes mesures et que c'est précisément ce qui est demandé dans le cas présent. Il estime qu'il semblerait qu'il existe une certaine marge de manœuvre cantonale, notamment dès lors qu'il a été possible d'introduire des macarons dans certains secteurs d'activité. Il souligne que ces macarons constituent déjà une forme d'identification. Il estime dès lors qu'il doit exister une marge de manœuvre permettant d'introduire un système similaire, raison pour laquelle cette motion a été déposée. L'objectif est précisément que le Conseil d'Etat étudie s'il existe ou non une possibilité juridique d'introduire un tel dispositif et, le cas échéant, de quelle manière celui-ci pourrait être mis en œuvre.

Le député demande quel lien est établi entre l'absence d'identification et la commission d'infractions. Il indique que cette question l'interpelle, dans la mesure où la motion relève elle-même que certains deux-roues déjà identifiables commettent malgré tout des infractions. Il s'interroge donc sur le lien réel entre identification et diminution des comportements problématiques. Il demande notamment s'il existe des études démontrant qu'en l'absence d'identification, il y aurait une plus grande occurrence d'infractions. Il prend pour exemple le passage piéton situé peu après le croisement entre la route du Grand-Lancy et le chemin des « Pontets », où il constate régulièrement que de nombreuses voitures ne respectent pas la priorité accordée aux piétons, alors même que ces véhicules sont parfaitement identifiables. Il souligne que cette identification n'empêche pas la commission d'infractions. Il demande donc sur quels éléments se fonde ce lien entre identification et responsabilisation. Il demande également pour quelle raison la motion cible uniquement certains usagers de la route qui, conformément au droit fédéral, ne sont actuellement

pas soumis à une obligation d'identification, sans prévoir de mesures similaires pour d'autres catégories d'usagers commettant également des infractions.

M. Florey indique que, pour les infractions évoquées, c'est à la police d'effectuer des contrôles, ce qu'elle fait notamment aux abords des écoles. Il relève également que dans des secteurs comme la rue du Rhône, interdite à la circulation, la police procède à des contrôles peut-être deux ou trois fois par année, sans qu'une présence permanente soit assurée pour autant. Il estime que, lorsqu'une personne commet une infraction et qu'elle fait l'objet d'un contrôle, elle doit en assumer les conséquences. Il ajoute qu'à son sens, il ne s'agit pas d'une stigmatisation, mais d'une responsabilisation de tous les usagers afin que, s'ils commettent une infraction, ils en subissent les conséquences.

Le député relève que certains véhicules sont déjà identifiables, mais ne respectent malgré tout pas les règles, et il souligne que ce type de comportement se produit quotidiennement. Il relève dès lors que cette forme de responsabilisation ne semble visiblement pas fonctionner. Il suggère ainsi qu'il conviendrait peut-être de trouver d'autres solutions ou de s'appuyer sur des études démontrant les effets du système proposé.

M. Florey indique ne pas disposer d'études sur la question, mais se fonder davantage sur des constatations personnelles. Il relève également que la presse fait régulièrement état d'un certain nombre de délits de fuite impliquant des vélos, sans qu'il soit possible d'identifier les personnes concernées. Il précise qu'il ne prétend pas que l'introduction d'un système de plaques révolutionnerait la circulation. Toutefois, il estime qu'une telle mesure pourrait peut-être faire évoluer certaines pratiques ou permettre une amélioration en matière d'incivilités, voire concernant certains accidents causés par des deux-roues. Il relève en outre que, selon les statistiques de police présentées en commission à d'autres occasions, notamment par le major Pulh, on constate désormais un nombre important d'accidents entre vélos, entre vélos et piétons, ou encore entre vélos et trottinettes, parfois supérieur aux accidents impliquant une voiture et un vélo ou un piéton. Il estime que cela révèle l'existence d'un problème à ce niveau, d'autant plus que ces situations impliquent souvent des vélos qui ne sont pas identifiables.

Le député demande donc si, en définitive, l'idée consiste à apposer des vignettes ou des macarons sur les vélos et si, lorsqu'un cycliste prend la fuite après un incident, il faudrait alors prendre le vélo en photo afin de pouvoir l'identifier par la suite.

M. Florey indique que l'objectif n'est pas d'introduire un macaron, il a cité l'exemple des macarons uniquement à titre de comparaison. Le but poursuivi

est de revenir à un système de plaques tel qu'il existait auparavant, lesquelles seraient facilement identifiables.

Le député indique ne pas comprendre, dans la mesure où il vient d'être dit qu'il était reconnu qu'il n'était pas possible d'introduire directement des plaques, mais qu'il pourrait éventuellement exister une marge de manœuvre avec un système de macarons. Il rappelle toutefois que des macarons ne constituent pas des plaques d'immatriculation. Il souligne dès lors que deux possibilités semblent se présenter, soit il s'agit véritablement d'introduire des plaques, auquel cas cela nécessiterait une modification du droit fédéral et donc le dépôt d'une initiative auprès des Chambres fédérales, soit il ne s'agit pas de plaques et le système reposerait alors sur des macarons.

M. Florey indique que ses propos ont visiblement été mal compris. Il précise que l'objectif est d'identifier tous les deux-roues commettant des infractions. Il précise que sa préférence va à un système de plaques tel qu'il existait auparavant. Il relève toutefois qu'un doute subsiste quant à la possibilité juridique d'introduire un tel système, raison pour laquelle la motion a précisément été déposée afin de demander au Conseil d'Etat d'étudier la marge de manœuvre dont disposerait le canton pour mettre en place un dispositif de ce type. Il explique avoir cité l'exemple des macarons, non pas pour proposer leur introduction pour les vélos, mais pour illustrer le fait que le canton a déjà été capable de mettre en place un système d'identification dans le cadre des transports professionnels. Selon lui, dès lors qu'un macaron existe, cela signifie qu'un système d'identification cantonal a pu être instauré. Il estime ainsi que cet exemple démontre qu'il existe au moins une marge de manœuvre permettant d'étudier s'il est possible ou non d'introduire un système d'identification pour les deux-roues.

Un député LC le remercie pour son texte et souligne qu'il avait lui-même envisagé de déposer une proposition similaire. Il indique trouver ce texte très pertinent et rappelle l'avoir d'ailleurs signé. Il dit ne pas comprendre les attaques formulées à son encontre. Il estime qu'il est difficilement compréhensible que l'on puisse défendre l'idée qu'un véhicule circulant sur la voirie ne soit pas identifiable. Il précise qu'il ne parle même pas ici de sanction, mais avant tout de réfléchir à un moyen d'identification, et il relève que la discussion dérive immédiatement vers des accusations de stigmatisation, ce qui le dépasse. Il ajoute avoir également mené une réflexion sur le fait qu'un système d'identification pourrait aussi renforcer la sécurité des cyclistes eux-mêmes. Il relève notamment qu'en cas de vol, il est aujourd'hui très difficile de retrouver un vélo, alors qu'un système d'identification permettrait selon lui une meilleure traçabilité. Il mentionne également la problématique des « vélos ventouses », en soulignant qu'aucune base légale ne permet actuellement de

les enlever lorsqu'ils ne sont pas identifiables. Il estime que l'existence d'un système d'identification et d'une base légale adéquate permettrait de faciliter leur retrait par les services de voirie. Il demande dès lors si des discussions ont déjà eu lieu avec la police concernant les vélos ventouses non identifiables et si la motion pourrait permettre de faciliter leur enlèvement.

M. Florey le remercie pour cette remarque, à laquelle il indique ne pas y avoir pensé auparavant. Il reconnaît toutefois qu'il pourrait effectivement s'agir d'une solution intéressante. Il relève qu'à Cornavin, plusieurs fois par année, les services de voirie apposent déjà des autocollants ou avis sur certains vélos afin de fixer un délai pour leur enlèvement et prévenir les propriétaires. Il explique que, sans réaction de leur part dans le délai imparti, la voirie intervient ensuite avec la police pour retirer les cadenas et les charger dans un camion puis les envoyer à la casse. Il estime donc qu'un système d'identification pourrait effectivement s'inscrire dans ce cadre et contribuer à réduire le nombre de vélos ventouses.

Le député indique s'être déjà retrouvé dans une situation où un individu avait cadenassé son vélo au sien, ce qui l'avait empêché de récupérer son propre vélo. Il explique qu'il disposait pourtant de la clé de son cadenas et qu'il avait pu ouvrir celui-ci, mais que la police, appelée sur place, n'avait pas été en mesure de le libérer, faute de pouvoir prouver que le vélo lui appartenait. Il relève qu'il aurait alors fallu qu'il soit en mesure de présenter une preuve d'achat afin de démontrer qu'il était bien propriétaire du vélo. Il indique être finalement rentré en bus. Il poursuit en indiquant soutenir pleinement le texte proposé, ne serait-ce que pour permettre d'identifier plus facilement à qui appartiennent les vélos.

Une députée PLR indique partager les interrogations soulevées quant au lien entre l'identification des usagers et le respect des règles. Elle relève que, malgré l'identification des voitures et des motos, leurs conducteurs ne respectent pas davantage le code de la route que les cyclistes ou les piétons. Elle lui demande ainsi s'il peut confirmer que les autres usagers de la route, du fait de leur plaque d'immatriculation, respectent totalement les règles de circulation et ne commettent jamais de délits de fuite en cas d'incident.

M. Florey explique tout d'abord qu'il convient de distinguer les délits de fuite des infractions. Il estime qu'un délit de fuite est nettement plus compliqué, notamment parce que la personne concernée est identifiable. Il précise qu'il ne prétend pas qu'il n'existe pas de délits de fuite impliquant des voitures ou des motos, mais relève que, pour les accidents auxquels il a personnellement assisté, il n'a jamais été confronté à un délit de fuite impliquant ce type de véhicules, contrairement aux exemples qu'il a évoqués concernant des vélos. Il reconnaît toutefois que chacun connaît des situations

où des scooters, bien qu'identifiables, utilisent des pistes cyclables peu fréquentées, ce qui constitue également une infraction. Il indique que, dès lors qu'une personne commet une infraction, elle doit en assumer les conséquences et, lorsqu'elle est contrôlée, payer l'amende correspondante. Il relève d'ailleurs que cela lui est lui-même déjà arrivé après avoir remonté une file de véhicules en scooter. Il ajoute enfin que la police municipale rencontre des difficultés avec les vélos, dans la mesure où elle ne peut pas les poursuivre notamment parce qu'elle ne dispose pas de sirènes « feux bleus » et que ces véhicules ne sont pas identifiables.

La députée relève qu'au-delà des doutes qu'elle a quant au lien entre l'identification des usagers et le respect des règles, elle relève également la difficulté de relever les numéros de plaques. Elle souligne qu'on le constate déjà avec les vélos circulant à 45 km/h, dont les plaques sont souvent peu visibles. Elle ajoute qu'il a été affirmé que les vélos étaient de plus en plus responsables d'accidents et que les chiffres des accidents impliquant des vélos dépasseraient ceux impliquant des voitures. Elle relève toutefois qu'en consultant les statistiques fédérales de 2024, elle constate surtout une forte augmentation du nombre de victimes cyclistes par rapport aux voitures. Elle cite les chiffres faisant état de : 1450 accidents impliquant des voitures, dont 77% seraient de la responsabilité des automobilistes ; 1160 accidents impliquant des motos, avec une responsabilité des motards dans 69% des cas ; 695 accidents impliquant des vélos, dont 66% relèveraient de la responsabilité du cycliste ; 356 accidents impliquant des vélos électriques, avec un taux de responsabilité de 75% ; ainsi que 235 accidents impliquant des trottinettes, avec un taux de responsabilité de 86%. Elle relève qu'au regard de ces chiffres, la situation paraît différente de ce qui a été décrit précédemment. Elle demande ainsi s'il partage cette lecture des statistiques.

M. Florey indique qu'il ne conteste pas les chiffres présentés. Il précise toutefois que les exemples qu'il évoquait correspondent à des situations que la plupart des commissaires ont déjà entendues, notamment lors des auditions de l'ancien major Pulh. Il relève qu'à plusieurs reprises, lorsque des statistiques étaient demandées dans le cadre de textes parlementaires, souvent à la suite de pétitions déposées par des habitants de quartiers après un accident grave ou mortel impliquant un cycliste ou un piéton, il ressortait que, sur certaines périodes de trois à cinq ans, la majorité des accidents constatés dans certains secteurs concernaient davantage des collisions entre vélos, ou entre vélos et piétons, que des accidents impliquant des voitures. Il souligne ainsi que plusieurs pétitions et débats ont mis en évidence des situations où les accidents les plus fréquents n'impliquaient pas des voitures, mais principalement des

vélos entre eux ou des vélos et des piétons. Il estime que ce type de situation tend à devenir de plus en plus fréquent.

Un député Ve indique que, selon les conventions internationales relatives à l'immatriculation des véhicules, l'immatriculation dépend du pays ou du lieu de provenance du véhicule concerné. Il relève dès lors qu'un système propre au canton supposerait que les cyclistes étrangers ne soient pas soumis à cette obligation. Il demande ainsi comment un tel dispositif serait concrètement envisagé et si cela impliquerait la mise en place de guichets aux frontières afin d'imposer une identification des vélos.

M. Florey répond s'être effectivement posé cette question concernant les personnes ne résidant pas dans le canton. Il indique que cette problématique reste ouverte et qu'elle fait précisément partie des réflexions que pourrait mener le Conseil d'Etat dans le cadre de l'étude demandée par la motion. Il relève toutefois qu'il existe déjà des exemples dans de grandes villes, notamment à Paris, où certains dispositifs de macarons imposent aux véhicules entrants d'obtenir une autorisation pour pouvoir circuler dans certaines zones. Il fait également le parallèle avec Rome, où les véhicules sont identifiables grâce à leurs plaques d'immatriculation et où certaines zones ne sont pas accessibles à la circulation sans autorisation.

Le député revient sur la distinction que le député S cherchait à établir entre d'un côté une identification unique des véhicules, qui correspond à l'objectif poursuivi par la motion, et de l'autre un système de macarons ayant principalement pour fonction d'autoriser la circulation dans certains périmètres déterminés.

M. Florey indique qu'à Paris il s'agit certes d'un système de macarons, mais qu'à Rome le dispositif repose sur une identification au moyen des plaques d'immatriculation permettant d'autoriser ou non la circulation dans certains secteurs. Il souligne ainsi qu'il existe déjà des systèmes de reconnaissance de plaques en fonctionnement.

Un député PLR le remercie pour le dépôt de cette motion. Il indique considérer que tout auteur d'infraction ne doit pas rester impuni et qu'une telle mesure irait dans le sens d'une amélioration de la sécurité.

Il ajoute qu'entre 1700 et 2500 vols de vélos seraient recensés à Genève et que parmi ceux-ci seuls environ 3% seraient élucidés. Il relève que l'absence de possibilité d'identification rend particulièrement difficile la lutte contre ces vols. Il estime que l'introduction d'un système de plaques permettrait, en particulier au niveau des frontières où se produirait une part importante de ces vols d'usage, de faciliter les contrôles, la détection des vélos volés et leur identification, ce qui pourrait contribuer à augmenter ce taux d'élucidation de

3%. Il indique ainsi soutenir cette motion, pas uniquement sous l'angle des infractions, même s'il considère comme important que celles-ci soient sanctionnées, mais également dans la perspective d'améliorer le taux de résolution des vols de deux-roues. Il lui demande enfin ce qu'il en pense.

M. Florey indique qu'il partage ce constat et relève que si un tel système permet d'améliorer la résolution des vols, lesquels constituent également des infractions, alors toute mesure permettant de faciliter l'élucidation d'une infraction, quelle qu'elle soit, va dans le bon sens.

Le président le remercie de sa présentation.

Discussion

Le président demande ce qu'il convient de faire de cette motion.

Une députée MCG indique qu'au vu de l'ensemble des exemples entendus ce soir, ainsi que de certaines situations qu'elle a elle-même vécues, elle ne comprend pas pourquoi il faudrait à tout prix préserver l'anonymat des utilisateurs de deux-roues et continuer à tergiverser sur l'impunité de certains contrevenants. Elle remercie dès lors le premier signataire pour le dépôt de cette motion, regrettant de ne pas l'avoir signée elle-même, et estime que celle-ci pourrait être votée dès ce soir.

Un député Ve indique que deux possibilités se présentent, soit le travail est bâclé, soit les choses sont traitées sérieusement. Il estime que, dans ce dernier cas, la moindre des choses serait d'entendre des experts davantage qualifiés sur ces questions, notamment des spécialistes de la circulation des vélos, des experts en accidents de la route ainsi que des représentants de l'Office fédéral des transports, faute de quoi la démarche manquerait de sérieux. Il estime par ailleurs que l'objectif du texte n'est manifestement pas d'assurer la sécurité. Il ajoute que, si la motion devait être votée ce soir, il proposerait alors d'ajouter une invite visant également l'identification des piétons, dans la mesure où ceux-ci sont tout autant anonymes que les autres usagers. Il considère que la commission se décrédibiliserait totalement en votant ce texte sur le siège, sans travail préalable approfondi ni auditions complémentaires.

Un député S indique partager la position de son préopinant. Il relève que, si la commission souhaite traiter cet objet sérieusement, la première question à examiner devrait être celle de la faisabilité juridique du dispositif proposé. Il souhaiterait ainsi entendre le département sur cette question afin d'évaluer la possibilité juridique d'introduire une telle mesure. Il ajoute que, si cette piste ne devait pas être totalement infaisable, il souhaiterait alors également auditionner la police afin d'examiner le lien qui pourrait exister entre l'identification des usagers et la sécurité routière.

Un député LC indique qu'il serait tout à fait pertinent de voter cette motion ce soir. Il relève que, certes, une audition de la police pourrait être intéressante, mais il rappelle que la motion demande uniquement au Conseil d'Etat d'étudier la possibilité d'introduire un tel dispositif. Il estime que la commission pourrait effectivement entreprendre un important travail d'auditions, en entendant potentiellement la police, l'ATE, le TCS ou d'autres acteurs, mais cela conduirait à plusieurs mois de travaux supplémentaires. Il estime dès lors que demander directement au Conseil d'Etat de rendre un rapport permettrait de gagner du temps. Concernant les remarques formulées par certains de ses collègues, il indique qu'il aurait pour sa part proposé un amendement de l'inviter, dans la mesure où la question ne concerne pas uniquement les infractions et les incivilités, mais également la sécurité des vélos et la possibilité pour leurs propriétaires de les retrouver en cas de vol. Il suggère ainsi une formulation : « afin de lutter contre les incivilités, les infractions et de permettre également à son propriétaire de retrouver son vélo ». Il ajoute qu'il déposerait volontiers cet amendement.

Un député Ve fait remarquer que dans les deux cas évoqués précédemment, il existe déjà des solutions. Concernant l'identification des vélos en cas de vol, il relève qu'il est déjà possible de marquer son vélo afin de pouvoir l'identifier. S'agissant de la problématique des vélos ventouses et de la fourrière, il rappelle que M. Florey a lui-même précisé que la voirie effectue déjà ce travail, notamment en apposant des avis ou indications sur les vélos concernés et, en l'absence de réaction dans un certain délai, en venant ensuite les retirer. Il considère que ces éléments ne justifient donc pas de soutenir le texte proposé. Il ajoute qu'il subsiste par ailleurs de très nombreuses incertitudes, notamment concernant la situation des vélos appartenant à des non-résidents. Il relève également que cet objet aurait davantage dû prendre la forme d'un postulat. Il estime ainsi que les problèmes soulevés par cette motion sont largement suffisants, soit pour la refuser directement sur le siège, soit pour approfondir davantage le travail afin de vérifier qu'elle ne repose effectivement pas sur des fondements solides.

M. Florey remercie la députée MCG de sa proposition, estimant qu'il ne s'agit pas d'une question nécessitant de longs débats en commission. Il considère que la réponse à apporter est relativement simple, il s'agit de déterminer si l'on souhaite ou non rendre identifiables tous les deux-roues.

Il relève que, si le député Ve et ses collègues préfèrent maintenir une certaine forme d'incivilité de la part de certains utilisateurs, libre à eux. Il invite ce député à déposer un amendement concernant également les piétons, tout en précisant que tel n'est pas le but de la motion et qu'il n'en voit pas personnellement l'utilité dans ce cadre. Il rappelle que la motion demande

simplement au Conseil d'Etat d'étudier la possibilité d'introduire un système d'identification des deux-roues. Il invite dès lors la commission à voter la motion ce soir.

Un député S indique trouver la démarche quelque peu paradoxale, dans la mesure où l'outil utilisé est celui de la motion alors qu'il conviendrait davantage de recourir à un postulat, tout en souhaitant malgré tout que l'objet soit directement transmis au Conseil d'Etat. Il relève ainsi que, si l'objectif est effectivement un renvoi direct au Conseil d'Etat afin qu'il étudie la question, alors il aurait été plus cohérent de déposer directement un postulat. A l'inverse, si le choix est celui de la motion, il estime alors légitime que la commission puisse au minimum obtenir l'avis du DSM sur la faisabilité de la mesure proposée. Il indique également ne pas être entièrement favorable à l'idée de mobiliser les services de l'Etat pour réaliser des études qui risqueraient finalement d'aboutir à une conclusion déjà connue d'avance. Il insiste dès lors sur la nécessité d'obtenir l'avis du Conseil d'Etat par le biais d'une audition.

Une députée PLR indique partager l'avis du député S, tout en relevant qu'il s'agit avant tout d'une commission politique. Elle relève qu'une majorité de la commission des transports n'apprécie pas particulièrement les vélos et que certains seraient même « jaloux » qu'il s'agisse du moyen de transport le plus efficace à Genève. Elle estime dès lors qu'il s'agit avant tout d'un choix politique visant à compliquer l'usage du vélo, tout comme cela a été le cas pour certaines questions liées aux places de stationnement. Elle relève qu'une majorité politique semble de toute manière se dessiner ce soir et que cette majorité demeurerait probablement la même après d'éventuelles auditions. Elle estime qu'il conviendrait donc de gagner du temps et de voter immédiatement.

Un député LC propose à M. Florey de supprimer la dernière partie de l'invite, afin que les cyclistes ne soient pas stigmatisés.

M. Florey répond que cela lui convient.

Le président met aux voix la proposition de la députée MCG du vote immédiat de la M 3211 :

Oui : 10 (1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)

Non : 4 (2 S, 2 Ve)

Abstentions : –

La proposition est acceptée.

Prise de position

La députée MCG réitère les propos qu'elle a tenus précédemment et elle estime que la commission a fait preuve de raison en décidant de voter cette motion ce soir plutôt que de prolonger inutilement les travaux. Elle annonce que le groupe MCG votera la motion ainsi que l'amendement proposé par le député LC.

Un député S indique que le groupe socialiste s'interroge tout d'abord sur la méthode consistant à voter un texte sans même entendre le département ni connaître sa position sur la faisabilité de la mesure proposée. Il considère qu'accepter ou refuser des motions sans audition préalable de l'exécutif constitue une manière problématique de procéder. Il estime également que cette pratique tend à dévaloriser la motion, dans la mesure où cela revient à transmettre au Conseil d'Etat n'importe quelle motion sans travail préalable, ce qui rapprocherait finalement la motion d'une simple question écrite. Il considère qu'il est désormais clair qu'aucun lien concret n'a été démontré entre l'identification des usagers et la commission d'infractions, dans la mesure où les infractions sont également très fréquentes pour des véhicules déjà identifiables. Il relève en outre qu'aucune étude n'a été présentée pour établir un tel lien. Il relève que cette motion vise en réalité essentiellement à compliquer la vie des cyclistes. Il estime par ailleurs que la question relève clairement du droit fédéral et qu'il n'existe vraisemblablement pas de réelle marge de manœuvre cantonale.

Il considère dès lors que l'objectif consiste surtout à obtenir une réponse écrite du Conseil d'Etat confirmant que la compétence appartient à la Confédération, afin de pouvoir ensuite affirmer à son électorat que des démarches ont été entreprises, mais que le canton ne peut pas agir. Il regrette enfin que les cyclistes soient spécifiquement visés, alors même que d'autres interventions parlementaires portant plus largement sur la sécurité n'ont pas été soutenues par la droite. Il estime que la question de la sécurité est ici instrumentalisée afin de cibler une seule catégorie d'usagers, ce qu'il désapprouve.

Un député Ve souligne que l'argumentation développée s'appuie sur des cas graves pour finalement aboutir à des situations telles que des virages à droite non réglementaires, qui relèvent selon lui au mieux d'incidents mineurs, au pire d'incivilités que l'on « souhaiterait » absolument pouvoir sanctionner. Il estime que l'objectif réel du texte n'est pas d'améliorer la sécurité, mais bien de punir des personnes qui échappent potentiellement aux contrôles. Il considère que la moindre des choses dans le cadre d'un travail parlementaire rigoureux serait de s'assurer au préalable que la mesure proposée est à la fois réalisable et efficace. Il considère que le refus de procéder à ce travail démontre

précisément que les auteurs du texte savent eux-mêmes qu'il ne sera probablement ni réalisable ni efficace, mais souhaitent malgré tout aller de l'avant avec un texte qui n'a aucune chance d'aboutir concrètement. Il estime dès lors qu'il existe une forme d'hypocrisie derrière cette démarche politique, laquelle entraînerait en outre une dépense inutile de deniers publics, puisque le Conseil d'Etat devra mobiliser des ressources administratives afin d'aboutir à la conclusion que la mesure est infaisable ou inefficace. Il considère que le fait de voter ce texte ce soir décrédibiliserait non seulement l'action de l'Etat et celle de la commission, mais également la réputation du travail parlementaire dans son ensemble, dans la mesure où il estime qu'il appartient aux députés de s'assurer de la faisabilité d'une motion avant son dépôt. Il juge regrettable de faire fonctionner l'Etat à vide afin d'assouvir certains « désirs de vengeance » à l'égard d'autres usagers de la route. Il annonce dès lors que les Verts refuseront ce texte et dénonceront cette démarche. Il indique également avoir déposé un amendement, relevant qu'en définitive il a également été témoin d'incidents impliquant des poussettes ou des déambulateurs. Il ajoute avoir préparé deux versions de son amendement, après avoir réalisé qu'il avait oublié les brouettes, et il souligne qu'il conviendrait également de penser au monde rural, dans la mesure où une personne utilisant une brouette peut elle aussi commettre des incivilités. Il invite ainsi à étendre cette logique d'identification à l'ensemble des usagers du domaine public, celui-ci appartenant à toutes et tous. Il considère que, si l'on suit le raisonnement développé dans la motion, il deviendrait alors essentiel que chaque personne présente sur le domaine public puisse être identifiée en tout temps en cas d'incivilité. Il indique enfin s'attendre, dans cette logique, à ce que son amendement soit accepté.

M. Favre recommande à la commission d'auditionner dans un premier temps le département, afin que celui-ci expose ses principaux doutes et son analyse concernant un système d'identification qui paraît, sous réserve d'analyses plus approfondies, vraisemblablement incompatible avec le droit fédéral. Il souligne que, tant au travers d'interpellations adressées au Conseil fédéral que de motions déposées au niveau fédéral ou au sein du Grand Conseil, les réponses apportées ont à peu près toujours été les mêmes, à savoir qu'il existe un problème de compétence relevant du droit fédéral. Il ajoute enfin que la comparaison avec les vignettes liées aux transports professionnels ne lui semble pas adéquate, dans la mesure où celles-ci ne remplissent pas la même fonction. Il précise qu'il pourrait développer davantage cet aspect si la commission devait auditionner le département.

M. Florey indique entendre les propos de M. Favre. Il relève toutefois que les éléments évoqués pourront précisément être exposés dans le cadre du rapport demandé au Conseil d'Etat, ce qui permettrait d'éviter de mobiliser un

certain nombre de personnes en commission ainsi que de consacrer plusieurs heures de travaux à des présentations et auditions. Il estime que cette étude permettra d'obtenir une réponse claire dans le rapport qui sera rendu, ce qui permettra alors à la commission d'être fixée sur la question. Il indique dès lors maintenir sa volonté de voter la motion ce soir.

Votes

Le président met aux voix l'amendement du député LC à l'invite de la M 3211 :

Suppression de « afin de lutter contre les incivilités et les infractions »

Oui : 10 (1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)

Non : 3 (2 S, 1 Ve)

Abstentions : 1 (1 Ve)

La suppression de la dernière partie de la phrase de l'invite est acceptée.

Le président met aux voix l'amendement du député Ve à l'invite de la M 3211, proposant d'ajouter après « pour tous les deux-roues »

... y compris les piétons, les charrettes, les landaus, les brouettes et les déambulateurs.

Oui : 4 (2 Ve, 2 S)

Non : 9 (1 LJS, 2 MCG, 4 PLR, 2 UDC)

Abstentions : 1 (1 LC)

L'amendement est refusé.

Le président met aux voix la M 3211 ainsi amendée :

Oui : 9 (1 LJS, 3 PLR, 1 LC, 2 MCG, 2 UDC)

Non : 5 (2 S, 2 Ve, 1 PLR)

Abstentions : -

La M 3211, ainsi amendée, est acceptée.

Synthèse

La commission des transports a examiné la motion 3211 lors de sa séance du 19 mai 2026.

Cette motion invite le Conseil d'Etat à étudier les possibilités d'introduire un système d'identification pour les deux-roues utilisant le domaine public qui n'en sont pas pourvus aujourd'hui, afin de lutter contre les incivilités et les infractions.

Elle repose sur un constat simple. Les deux-roues, motorisés ou non, occupent une place toujours plus importante dans notre environnement et dans nos déplacements quotidiens. Les trottinettes et les vélos, en particulier électriques, illustrent pleinement cette évolution. La très grande majorité de leurs utilisateurs respecte les règles de circulation et contribue à une mobilité efficace. Il faut toutefois reconnaître que l'augmentation des incivilités, des infractions et parfois des accidents graves soulève de réelles préoccupations lorsque leurs auteurs ne peuvent être identifiés.

Au cours des travaux de la commission, plusieurs cas concrets ont été évoqués, notamment des accidents ayant provoqué des blessures, des délits de fuite ou encore des agressions dont les auteurs n'ont jamais pu être retrouvés faute de pouvoir identifier leur véhicule. La majorité de la commission a estimé qu'il n'était plus possible d'ignorer cette réalité.

Elle a dès lors considéré qu'il n'était plus acceptable que certains usagers puissent circuler sur le domaine public, provoquer un dommage ou commettre une infraction sans qu'il soit ensuite possible de les identifier. Dans un Etat de droit, chacun est libre de circuler, mais chacun doit également pouvoir répondre de ses actes.

Contrairement à certaines critiques formulées en commission, cette motion ne demande pas l'introduction immédiate d'une immatriculation obligatoire. Elle invite le Conseil d'Etat à étudier les possibilités d'introduire un système d'identification pour les deux-roues qui n'en sont pas pourvus aujourd'hui, afin de lutter contre les incivilités et les infractions.

Une telle démarche est également dans l'intérêt des très nombreux cyclistes et utilisateurs de trottinettes qui respectent les règles, tout en contribuant à une meilleure protection des piétons et des autres usagers de l'espace public. Quelques comportements irresponsables ne doivent pas jeter le discrédit sur l'ensemble des usagers.

C'est pourquoi la majorité vous recommande d'accepter cette proposition de motion, telle qu'amendée par la commission.

Date de dépôt : 12 juin 2026

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

Rapport de Julien Nicolet-dit-Félix

Une fois de plus, la commission des transports s'illustre par un traitement bâclé d'un objet aux relents revanchards et dont le contenu relève simultanément de l'inefficace, du non-conforme au droit fédéral et, vraisemblablement, de l'inapplicable, tout au moins sans y consacrer des moyens importants et accepter d'endurer les quolibets de nos voisins...

Il s'agit ni plus ni moins d'imposer une immatriculation cantonale aux deux-roues, assistés ou non d'un moteur électrique.

La commission a auditionné l'auteur de la motion et, malgré les énormes imprécisions quant aux objectifs poursuivis, l'efficacité de la mesure et sa conformité au droit fédéral, la **commission a préféré voter le texte sur le siège** (tout en acceptant un amendement qui ôte ce qui aurait pu vaguement ressembler à un objectif) et **a donc refusé d'auditionner le département et des spécialistes de la sécurité routière**, sachant que leur discours raisonné et fondé sur leurs observations neutres irait à l'encontre de leurs confortables stéréotypes anti-cyclistes.

Cette attitude est indigne de commissaires élues et élus pour agir avec raison et tempérance, **plutôt que d'adopter des postures stigmatisantes et revanchardes...**

Des objectifs extrêmement confus...

Alors que l'exposé des motifs présente la mesure comme un moyen de lutte contre les incivilités des cyclistes, en particulier commises sur les trottoirs, la présentation de l'auteur s'est surtout concentrée **sur la frustration de certains usagers de voir certains cyclistes commettre de menues infractions et de ne pas avoir la possibilité de les dénoncer**.

Interrogé sur sa sincérité quant aux objectifs de sécurité et sur la défiance systématique de son groupe face aux objets visant la sécurité des piétons (initiative piétonne, limitation de la vitesse en zone urbaine, résolution « zéro mort sur nos routes »), l'auteur a admis qu'il s'agissait dans son esprit,

essentiellement, de pouvoir dénoncer les auteurs d'infractions mineures ou même d'agressions¹.

Pour le surplus, l'exposé des motifs relève un accident mortel commis en 2017 par un cycliste... accident lors duquel, contrairement à ce qu'a osé affirmer l'auteur du texte lors de son audition, aucun délit de fuite n'a eu lieu et dont on peut conclure qu'une immatriculation du cycliste n'aurait en rien été utile à l'enquête.

Une efficacité vraisemblablement douteuse

Il ressort des propos de l'auteur de la motion que l'immatriculation des cyclistes et des trottinettistes les dissuaderait de commettre de menues infractions (passage au feu rouge, circulation sur les trottoirs...).

L'ingénuité de cette pensée se résume dans cette affirmation : « *Il [l'auteur de la motion] relève que lorsqu'un conducteur ne s'arrête pas à un passage piéton, il suffit parfois qu'un piéton téléphone à la police en transmettant le numéro de plaque pour qu'une amende soit ensuite adressée à la personne concernée.* »

Non seulement elle est évidemment complètement erronée (mais comme la commission n'a pas souhaité auditionner la police, elle n'a pas eu l'occasion de le vérifier), mais surtout relève **d'une perception paradisiaque d'une dystopie fondée sur l'identification et la délation...**

Comme cela a déjà été évoqué, la commission n'a pas accepté d'auditionner des personnes compétentes en matière de sécurité routière. Les commissaires doivent donc se contenter de leurs observations personnelles, qui convergent certainement sur **le constat que leur immatriculation n'empêche nullement :**

- certains automobilistes de stationner sur les pistes cyclables ;
- certains motocyclistes d'utiliser les sas de sécurité prévus pour les cyclistes ou de dépasser les limites de vitesse ou de bruit ;
- certains VAE45 de passer au feu rouge ;
- etc.

Sans que cela prouve quoi que ce soit, **il apparaît donc que, pour qu'une incivilité ne soit pas commise, l'immatriculation ne sert pas à grand-chose.**

¹ Il faut d'ailleurs relever que l'exemple proposé (un usager agressant physiquement un employé régulant la circulation) correspondant d'ailleurs à une agression commise par... un piéton, d'où la question de savoir s'il ne conviendrait pas d'immatriculer également les piétons...

Il est bien plus efficace **d'adapter les infrastructures** (comme le proposait l'initiative piétonne), de **séparer les flux** (comme le demandent les défenseurs des mobilités actives sur les tronçons denses où piétons et cyclistes partagent le trottoir) et **de donner du sens aux interdictions** (faire prendre conscience aux usagers des risques liés à la vitesse ou l'alcool) et **de proportionner les sanctions** aux risques liés aux infractions (un véhicule de 2,5 t est nettement plus dangereux lorsqu'il brûle un feu qu'un cycliste et son vélo de moins de 0,1 t).

Une non-conformité au droit fédéral (presque) certaine et une application ubuesque...

Comme déjà dit, la commission a préféré, malgré la demande du directeur de l'OCT, ne pas auditionner l'office et le département. Elle savait vraisemblablement qu'on lui indiquerait qu'un canton ne peut prendre la décision unilatérale de mettre en place un système d'immatriculation et a préféré, sciemment, proroger son déni...

Au-delà de la non-conformité, on mentionnera la difficulté de cerner le périmètre des véhicules concernés (vélos pliables ? trottinettes d'enfant ? wave boards ?...) tant le seul critère (deux roues) semble peu pertinent...

En ce qui concerne l'articulation avec nos voisins, on relèvera – et l'auteur a eu l'honnêteté intellectuelle de dire qu'il n'avait pas songé à cette question – qu'un petit canton comme le nôtre ne peut implémenter pareil système en ignorant ce que font les Vaudois et les Français...

Tel quel, il s'agirait d'un système spécifiquement genevois et il faudrait déterminer si :

- les véhicules étrangers au canton peuvent y circuler sans immatriculation (dans ce cas, il suffira de déclarer que le propriétaire du vélo réside à Nyon pour circuler sans immatriculation...);
- les véhicules étrangers au canton ont l'interdiction d'y circuler² (dans ce cas, on imagine les effets sur les pendulaires désormais empêchés de se rendre au travail à vélo, mais également sur les cyclotouristes devant contourner le canton lorsqu'ils empruntent la Via Rhôna... sans parler des Vaudois transitant par Céligny entre la Terre-Sainte et Nyon...);

² Il semble que ce soit le cas pour les trottinettes électriques en Italie et en Allemagne...

- les véhicules étrangers au canton doivent s'immatriculer quand ils y entrent (on imagine alors des guérites de l'OCV aux douanes, à Versoix et à Céligny avec toutes l'appareillage administratif et technique requis pour une vérification effective de l'identité du propriétaire du cycle et la remise de l'immatriculation).

En conclusion, ce qui choque vraiment dans ce texte...

- C'est d'une part cette vision dantesque d'un monde où le contrôle, l'identification et la délation sont érigés en régulateurs de la qualité de vie. La minorité s'y oppose fermement.
- C'est d'autre part le déni dans lequel s'enferme la commission en acceptant un texte, et donc en exigeant un travail soutenu du Conseil d'Etat et de l'administration, tout en connaissant par avance sa réponse : pareil système n'est ni souhaitable ni, surtout, conforme au droit suisse...

Pour toutes ces raisons, la minorité vous invite, Mesdames les députées, Messieurs les députés, à veiller à notre crédibilité en ne renvoyant au Conseil d'Etat que des motions fondées et réalisables et, en conséquence, à refuser la motion 3211.

Date de dépôt : 18 août 2026

RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

Rapport de Cyril Mizrahi

La commission des transports a traité la M 3211 « Ensemble pour plus de sécurité : fini l'anonymat, responsabilisons les deux-roues ! » en une seule séance, le 26 mai 2026, avant de la voter le soir même sur proposition de la majorité. Cette motion invite le Conseil d'Etat à étudier l'introduction d'un système d'identification pour tous les deux-roues actuellement non immatriculés (vélos, vélos électriques lents, trottinettes électriques) circulant sur le domaine public.

La minorité socialiste s'oppose à ce texte, tel qu'amendé par la commission. Elle regrette d'abord la méthode retenue, qui a privé la commission de tout éclairage de l'exécutif avant de se prononcer. Sur le fond, elle constate qu'aucun lien n'a été établi entre l'absence d'identification et la commission d'infractions, que la compétence cantonale en la matière est inexistante, et que ce texte, comme d'autres avant lui, vise en réalité à cibler une catégorie particulière d'usagers et usagères de la route.

Une méthode de travail contestable

Sur proposition d'une députée (MCG), la commission a voté séance tenante, sans avoir entendu le département de la santé et des mobilités (DSM) ni la police, alors même que la minorité socialiste avait demandé, dès l'ouverture des débats, que la commission recueille à tout le moins l'avis du DSM sur la faisabilité juridique de la mesure envisagée.

Il y a là une incohérence de méthode qui touche à la nature même de l'outil parlementaire utilisé. Si l'objectif est un renvoi immédiat au Conseil d'Etat afin qu'il étudie une question, l'outil approprié est le postulat, qui autorise précisément ce type de démarche sans débat préalable approfondi. La motion, en revanche, engage le Grand Conseil de façon plus contraignante et suppose un minimum de travail parlementaire avant que le texte ne soit renvoyé à l'exécutif. Voter la M 3211 en une seule séance, sans même connaître l'avis du département sur sa faisabilité, revient à vider la motion de sa substance et à la réduire au rang de simple question écrite, au prix, au surplus, de la

mobilisation de ressources administratives pour répondre à une question dont l'issue paraît déjà écrite.

Un lien causal non démontré

Le texte adopté part du principe que l'identification des deux-roues dissuaderait leurs conducteurs de commettre des incivilités et des infractions. Cette affirmation ne résiste toutefois pas à l'examen des travaux de commission.

Les échanges ont eux-mêmes révélé que des véhicules parfaitement identifiables (voitures, motos, scooters) commettent quotidiennement des infractions, sans que leur immatriculation change fondamentalement ce constat. Le premier signataire de la motion l'a d'ailleurs reconnu : il n'a pu citer aucune étude établissant un lien entre absence d'identification et fréquence des infractions, mais uniquement des constats personnels et des échos de presse. Une députée (PLR) a elle-même relevé, statistiques fédérales à l'appui, que l'identification des véhicules motorisés n'empêche pas leurs conducteurs et conductrices de commettre des infractions ni de prendre la fuite en cas d'incident.

En l'absence de tout élément probant, la minorité considère que la motion repose sur une pétition de principe et non sur un raisonnement étayé.

Une compétence cantonale très probablement contraire au droit fédéral

Interrogé en commission, M. Favre, directeur général de l'office cantonal des transports (OCT), a indiqué qu'un système d'identification tel que proposé lui paraît, sous réserve d'une analyse plus approfondie, vraisemblablement incompatible avec le droit fédéral. Il a précisé que les interventions parlementaires déposées sur ce thème, tant à Berne qu'au sein du Grand Conseil, ont systématiquement reçu la même réponse : la question relève de la compétence de la Confédération, qui définit seule quels véhicules doivent être soumis à immatriculation.

Cet élément confirme les doutes exprimés par la minorité en commission. Il paraît dès lors peu opportun de charger le Conseil d'Etat d'une étude dont l'issue probable – l'absence de marge de manœuvre cantonale – est déjà connue des services compétents.

Un ciblage sélectif qui interroge sur les intentions réelles

La minorité regrette enfin que cette motion vise spécifiquement les cyclistes et les usagers et usagères de deux-roues non motorisés ou faiblement

motorisés, alors que d'autres interventions parlementaires portant plus largement sur la sécurité routière (notamment celles visant l'ensemble des usagers et usagères de la route) n'ont pas reçu le même soutien de la part de la majorité qui porte ce texte.

Ce déséquilibre n'est pas anodin. Il confirme que l'objectif poursuivi n'est pas tant la sécurité routière en tant que telle que la volonté de compliquer l'usage du vélo, instrument efficace de mobilité s'il en est à Genève, et de stigmatiser une catégorie d'usagers de l'espace public. La suppression, en cours de débat, de la seule finalité inscrite dans l'invite (« afin de lutter contre les incivilités et les infractions ») achève de vider le texte de toute justification de fond : il ne reste, au final, qu'une demande d'étude sans objectif assumé.

Au vu des explications qui précèdent, la minorité vous invite, Mesdames et Messieurs les membres du Grand Conseil, à refuser la proposition de motion 3211.