



# GRAND CONSEIL

## de la République et canton de Genève

Q 4105-A

Date de dépôt : 10 décembre 2025

### Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite de Matthieu Jotterand : Confiscation de trottinettes hors norme... et les motos ou voitures de sport trafiquées ?

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

*Dans un article de la Tribune de Genève du 15 octobre 2025<sup>1</sup>, la police affiche fièrement le nombre de trottinettes confisquées cet été.*

*Certes, il s'agit de la police municipale, mais de tels contrôles ont déjà eu lieu par la police cantonale et la multiplication ici des contrôles est drastique.*

*A l'heure de confisquer tous ces engins, qui sont certes dangereux pour tous, il y a lieu de se demander ce qu'il en va des autres modes de transport.*

*Bataillant au milieu de tous ces dangers sur la voie publique, le piéton n'est pas mis en danger que par les trottinettes. Pourtant, est-ce qu'il y a une réelle attention mise sur les autres modes de transport ou les saisies de trottinettes servent-elles de trophées communicationnels faciles aux autorités ?*

*Afin d'ôter tout doute sur un éventuel arbitraire anti-trottinette (ou au contraire un laxisme pro-motard/pro-tuning), je souhaiterais obtenir les réponses aux questions suivantes :*

---

<sup>1</sup> <https://www.tdg.ch/trottinettes-electriques-142-engins-saisis-cet-ete-a-geneve-424150474204>

- Combien de contrôles de conformité ont été effectués par type de véhicule en 2025 ? Par conformité, il est entendu la vitesse maximale homologuée mais également les autres aspects pouvant être dangereux pour les autres usagers, par exemple le contournement du blocage du visionnement de vidéos sur les écrans embarqués dans les voitures ou encore des éléments de tuning impactant la sécurité (freins, visibilité...).
- Combien de contrôles de vitesse ont été effectués en 2025 ? En particulier, pour les modes routiers, combien de contrôles ont été effectués sur des routes à 30 km/h (limitation ou zone 30, idéalement indiqué de manière séparée) et dans des zones de rencontre ?
- Combien de contrôles spécifiques pour l'usage du téléphone au volant ont été effectués ? Combien de verbalisations liées à cela ?
- Combien de véhicules par type (voiture, deux-roues motorisé, vélo, trottinette, autre) ont été saisis cette année ? Combien de véhicules, par type, ont été détruits et combien, toujours par type, ont été restitués ? Si la proportion diffère grandement, comment l'explique-t-on ?
- Afin de pouvoir mettre en lumière la dangerosité des différents modes, serait-il possible de rappeler le nombre de morts, de blessés graves et, idéalement, de blessés « simples » causés par les différents modes de transport, en rapportant cela à la part modale de ceux-ci, sur les cinq dernières années ?
- Si, par hypothèse, les voitures et/ou les deux-roues motorisés causaient plus de morts et de blessés graves que les trottinettes proportionnellement à la part modale, comment explique-t-on une telle multiplication des contrôles et des saisies sur les trottinettes ? Serait-ce de l'acharnement envers ces dernières ou, au contraire, un laxisme patent vis-à-vis de véhicules nettement plus lourds, rapides et dangereux ?

Je remercie par avance le Conseil d'Etat de ses réponses.

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

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

- *Combien de contrôles de conformité ont été effectués par type de véhicule en 2025 ? Par conformité, il est entendu la vitesse maximale homologuée mais également les autres aspects pouvant être dangereux pour les autres usagers, par exemple le contournement du blocage du visionnement de vidéos sur les écrans embarqués dans les voitures ou encore des éléments de tuning impactant la sécurité (freins, visibilité...).*

Les contrôles routiers menés par la police cantonale sont soit thématiqués, soit effectués par typologie. Lors de chaque contrôle, il est abordé la thématique souhaitée avec notamment les vérifications usuelles sur le véhicule en lui-même (conformité, assurance, état, chargement, etc.) et sa conductrice ou son conducteur (validité du permis, capacité à le conduire, etc.).

S'agissant des contrôles de « conformité », ceux-ci sont par conséquent appliqués pour chaque véhicule intercepté.

Au total, il y a eu 3 114 contrôles routiers planifiés, dits « campagnes routières », et spontanés depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2025.

Parmi ceux-ci, les contrôles routiers par thème s'articulent comme suit :

- 650 contrôles état du conducteur;
- 67 contrôles tuning;
- 2 118 contrôles routiers toutes thématiques confondues.

Les contrôles routiers par type de véhicules s'articulent comme suit :

- 126 contrôles deux-roues motorisés;
- 28 contrôles e-mobilité (mobilité douce électrique);
- 125 contrôles poids lourds.

Hormis les poids lourds, il n'y a pas de contrôles routiers spécifiquement dédiés aux véhicules à 4 roues, ceux-ci étant de facto englobés dans tous les thèmes de contrôles routiers.

- *Combien de contrôles de vitesse ont été effectués en 2025 ? En particulier, pour les modes routiers, combien de contrôles ont été effectués sur des routes à 30 km/h (limitation ou zone 30, idéalement indiqué de manière séparée) et dans des zones de rencontre ?*

Au 24 novembre 2025, le nombre de contrôles radar se décline comme suit :

- radars fixes : chargés pour une durée de 306 720 heures, 60 254 841 véhicules contrôlés et 304 141 infractions constatées (taux 0,50%);
- radars semi-stationnaires : chargés pour une durée de 2 242 heures, 695 868 véhicules contrôlés et 33 542 infractions constatées (taux 4,82%);
- radars mobiles : 448 contrôles pour une durée de 684 heures, 295 008 véhicules contrôlés et 27 725 infractions constatées (taux 9,40%).

Parmi ces contrôles, 130 ont été effectués sur des tronçons limités à 30 km/h et dans des zones de rencontre, sans distinction d'une limitation ou d'une zone.

Ces contrôles se détaillent comme suit :

- zones 30 km/h : 120 contrôles pour une durée de 3 172 heures, 516 902 véhicules contrôlés et 139 822 infractions constatées (taux 27,05%);
  - zones 20 km/h : 10 contrôles pour une durée de 14 heures, 2 163 véhicules contrôlés et 534 infractions constatées (taux 24,70%).
- *Combien de contrôles spécifiques pour l'usage du téléphone au volant ont été effectués ? Combien de verbalisations liées à cela ?*

Il n'y a pas de contrôles spécifiques ciblés sur l'usage du téléphone au volant. Cette infraction est sanctionnée tant lorsqu'elle est constatée par la policière ou le policier durant ses patrouilles que lors des contrôles planifiés.

S'agissant des verbalisations liées à l'usage du téléphone au volant, le service des contraventions a enregistré :

- en 2024 : 645 amendes d'ordre et 859 rapports de contravention;
- en 2025 (au 5 novembre) : 524 amendes d'ordre et 735 rapports de contravention.

Il est important de relever que les amendes d'ordre émises par les polices municipales et payées dans le délai de 30 jours restent inconnues du service des contraventions et ne figurent, par conséquent, pas dans les statistiques citées *supra*.

– *Combien de véhicules par type (voiture, deux-roues motorisé, vélo, trottinette, autre) ont été saisis cette année ? Combien de véhicules, par type, ont été détruits et combien, toujours par type, ont été restitués ? Si la proportion diffère grandement, comment l'explique-t-on ?*

En préambule, il convient de préciser que la police ne tient pas de relevés distincts selon les catégories de véhicules saisis par la police cantonale et l'ensemble des polices municipales. De même, il n'y a pas de statistique par type de véhicules restitués et s'agissant des véhicules détruits, étant précisé que ces derniers figurent parmi les véhicules « sortants ».

Une exception concerne toutefois les trottinettes, dont le suivi fait l'objet d'un traitement spécifique en raison de leur volume exceptionnel. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2025, 771 trottinettes ont été transférées à la fourrière cantonale des véhicules par les forces de l'ordre. Seules 3 ont été restituées, celles-ci ayant été identifiées comme volées, ce qui excluait la responsabilité de leur détentrice ou détenteur et les intéressées et intéressés déclarant par ailleurs ne pas les avoir utilisées sur la voie publique. La quasi-totalité des engins saisis, considérés comme illégaux, ont été déconstruits, leurs batteries faisant l'objet d'un recyclage systématique.

Concernant l'ensemble des véhicules, toutes catégories confondues (y compris les trottinettes), le registre de la fourrière fait état, au 31 octobre 2025, de 1 378 entrées et de 1 890 sorties, soit un total de 3 268 mouvements. Pour les 2 années précédentes, les chiffres enregistrés sont les suivants :

- en 2023 : 1 475 entrées, 1 328 sorties (y compris 393 trottinettes);
- en 2024 : 1 549 entrées, 1 759 sorties (y compris 559 trottinettes).

Il y a lieu de souligner que certaines affaires de séquestration peuvent porter sur plusieurs années, ce qui explique la différence de sorties plus importantes que les entrées pour les années 2024 et 2025.

Globalement, l'évolution sur 2 ans (2023 et 2024) montre ainsi une forte augmentation du nombre de trottinettes saisies et une hausse générale de 10 à 15% par an pour l'ensemble des véhicules à 2 et 4 roues.

En l'absence de statistiques détaillées par type de véhicule, il ressort néanmoins une progression marquée du nombre total de véhicules pris en charge par la fourrière cantonale des véhicules, particulièrement en ce qui concerne les trottinettes. La tendance à la hausse observée depuis 2023 devrait se confirmer à la clôture de l'année 2025.

– *Afin de pouvoir mettre en lumière la dangerosité des différents modes, serait-il possible de rappeler le nombre de morts, de blessés graves et, idéalement, de blessés « simples » causés par les différents modes de transport, en rapportant cela à la part modale de ceux-ci, sur les cinq dernières années ?*

Notons tout d'abord que le mode de transport n'est pas une cause d'accident, celle-ci étant liée à des facteurs humains tels que le comportement routier ou l'inaptitude à la conduite notamment.

D'autre part, la police ne détient pas de chiffres sur la part modale des véhicules circulant sur le territoire genevois. Seul l'office cantonal des véhicules dispose de la volumétrie du parc de véhicules immatriculés à Genève. Cette dernière ne tient toutefois pas compte des véhicules immatriculés hors canton qui circulent sur le territoire genevois.

Les chiffres ci-dessous font état du nombre de blessés légers, blessés graves et mortels sur les années 2020 à 2024 en fonction des véhicules impliqués. Ces chiffres, bien que variables, restent relativement stables sur les 5 dernières années.

	2020		
	Blessés légers	Blessés graves	Mortels
Voitures de tourisme	180	17	5
Deux-roues motorisés	282	148	6
Cyclomoteurs	11	0	0
E-bike	33	32	0
Vélos	110	66	1
Piétons	58	38	1

  

	2021		
	Blessés légers	Blessés graves	Mortels
Voitures de tourisme	192	17	2
Deux-roues motorisés	343	146	6
Cyclomoteurs	6	2	0
E-bike	85	48	0
Vélos	115	81	2
Piétons	82	49	4

  

	2022		
	Blessés légers	Blessés graves	Mortels
Voitures de tourisme	252	32	5
Deux-roues motorisés	291	131	3
Cyclomoteurs	5	1	0
E-bike	87	46	0
Vélos	122	87	1
Piétons	98	53	0

  

	2023		
	Blessés légers	Blessés graves	Mortels
Voitures de tourisme	192	29	2
Deux-roues motorisés	355	160	5
Cyclomoteurs	1	1	0
E-bike	106	69	0
Vélos	123	74	4
Piétons	112	48	2

  

	2024		
	Blessés légers	Blessés graves	Mortels
Voitures de tourisme	191	35	3
Deux-roues motorisés	332	172	5
Cyclomoteurs	9	3	0
E-bike	107	83	0
Vélos	111	55	1
Piétons	91	51	2

- *Si, par hypothèse, les voitures et/ou les deux-roues motorisés causaient plus de morts et de blessés graves que les trottinettes proportionnellement à la part modale, comment explique-t-on une telle multiplication des contrôles et des saisies sur les trottinettes ? Serait-ce de l'acharnement envers ces dernières ou, au contraire, un laxisme patent vis-à-vis de véhicules nettement plus lourds, rapides et dangereux ?*

Les contrôles sont l'objet de thématiques spécifiques ou réalisés par type de véhicules, comme expliqué plus haut. Il n'y a pas de vérification prépondérante sur un type de véhicule utilisé. Pour sa part, la saisie d'un véhicule circulant sur la voie publique trouve son fondement dans l'article 54 de la loi fédérale sur la circulation routière, du 19 décembre 1958 (LCR; RS 741.01), lequel permet à la police qui a constaté que des véhicules en circulation n'y sont pas admis, que leur état ou leur chargement présente un danger ou qu'ils causent une pollution sonore évitable, de saisir le permis de circulation et, s'il le faut, le véhicule. Ainsi, tous les véhicules sont concernés par cette disposition légale.

Le nombre important de saisies de trottinettes est dû, entre autres, à la facilité d'acquérir ces engins dans de nombreux commerces, pas nécessairement spécialisés dans la vente de véhicules, voire en ligne, et ce alors qu'elles ne sont pas conformes pour circuler sur la voie publique (ce qui peut être stipulé sur la facture) ou au fait qu'elles sont modifiées ultérieurement, notamment pour en augmenter la puissance ou la vitesse au travers d'une simple manipulation du menu électronique.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite à prendre acte de la présente réponse.

#### AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :  
Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI

Le président :  
Thierry APOTHÉLOZ