



Date de dépôt : 18 août 2026

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de résolution de Sylvain Thévoz, Leonard Ferati, Grégoire Carasso, Diego Esteban, Matthieu Jotterand, Caroline Marti, Romain de Sainte Marie, Caroline Renold, Cédric Jeanneret, Julien Nicolet-dit-Félix, Louise Trottet, Marjorie de Chastonay, Angèle-Marie Habiyaakare, Sophie Bobillier, Céline Bartolomucci, Léo Peterschmitt : Objectif zéro mort et blessé grave sur nos routes

Rapport de majorité de Fabienne Monbaron (page 3)

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

Rapport de seconde minorité de Cyril Mizrahi (page 25)

Proposition de résolution (1052-A)

Objectif zéro mort et blessé grave sur nos routes

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

- le nombre alarmant de morts et de blessés sur les routes genevoises ces dernières années ;
- les vies brisées, notamment les quatre jeunes motards décédés sur territoire genevois fin octobre, et le coût global pour la société d'une telle hécatombe ;
- que la sécurité routière fait partie des axes principaux de la politique criminelle commune 2024-2026 signée par le Ministère public et le Conseil d'Etat ;
- le plan d'actions de la mobilité douce 2019-2023, adopté par le Conseil d'Etat le 3 novembre 2021, prévoyant le développement ou le réaménagement d'infrastructures au profit des usagers les plus vulnérables,

invite le Conseil d'Etat

- à agir résolument pour atteindre l'objectif zéro mort et blessé grave sur les routes genevoises en développant les moyens de le réaliser ;
- à fédérer l'effort collectif de toutes les parties prenantes (département de la santé et des mobilités, polices, communes, associations d'usagers, etc.) en partageant des objectifs de sécurité routière axés non seulement sur la répression mais aussi sur la prévention, pour réduire les comportements fautifs sur la route ;
- à promouvoir des actions basées sur des données probantes pour prévenir et éliminer les décès et les blessures sur la route ;
- à renforcer la répression en ciblant particulièrement les excès de vitesse et déficits d'attention, causes majeures d'accidents ;
- à développer de manière accélérée des installations sécurisées pour la mobilité douce afin que les flux de trafic soient séparés et protégés ;
- à œuvrer pour un meilleur soutien aux victimes de la route et à leurs familles.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Fabienne Monbaron

Cette proposition de résolution, déposée le 18 novembre 2024, a été étudiée durant une séance de la commission des transports sous la présidence de M. Pascal Uehlinger. Ont assisté à tout ou partie de cette séance : M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat (DSM), et M. David Favre, directeur général de l'office cantonal des transports (OCT-DSM). Le procès-verbal a été tenu avec rigueur et précision par M^{me} Rania Nassereddine, qu'elle en soit ici remerciée.

Résumé

La résolution R 1052 part d'un constat non contesté : les accidents de la route continuent de faire des morts et des blessés graves. Elle propose donc de fixer un objectif ambitieux : tendre vers zéro mort et blessé grave sur nos routes.

Pour y parvenir, cette résolution propose plusieurs axes, comme renforcer la prévention, renforcer la répression, notamment sur les excès de vitesse et l'inattention, accélérer le développement d'infrastructures séparant les différents flux de trafic et améliorer le soutien aux victimes et à leurs familles.

Le débat en commission a toutefois montré plusieurs réserves : un objectif peu réaliste, un texte trop général, qui n'apporte pas d'élément nouveau aux nombreuses discussions que la commission a déjà eues sur d'autres objets en lien avec les possibilités de diminution de l'accidentologie, ainsi qu'une proposition de soutien à apporter aux victimes et à leur famille qui n'est pas développée.

Plusieurs critiques ont porté sur les statistiques utilisées, relevant qu'il serait plus pertinent de rapporter les accidents au nombre de kilomètres parcourus plutôt qu'au nombre d'habitants, compte tenu de la forte présence de pendulaires à Genève.

La discussion a également pointé du doigt certaines formulations de l'exposé des motifs, peu propices à la sérénité des débats. Celles-ci ont fait apparaître des interrogations quant aux usagers finalement visés par les mesures préconisées, en raison d'un fort accent fautif porté sur les véhicules motorisés et une faible prise en compte des comportements problématiques de certains cyclistes, notamment le non-respect des règles, de la vitesse ou l'utilisation du téléphone. Si la résolution semble englober l'entier des usagers,

l'audition de l'auteur a toutefois démontré une volonté de limitation des contraintes à l'égard des cyclistes « pour ne pas les dissuader d'opter pour ce mode de transport ».

Enfin, plusieurs commissaires ont considéré qu'il fallait attendre les travaux et les réponses déjà en cours au niveau du Conseil d'Etat plutôt que de poursuivre l'examen de cette résolution. Ils ont proposé de procéder immédiatement au vote, ce qui a été accepté par 9 voix contre 6.

De l'autre côté, la minorité a regretté cette décision. Elle estime que le texte n'oppose pas les différents modes de transport, qu'il aurait été préférable d'auditionner les départements concernés, les spécialistes de la sécurité routière, des associations et les proches de victimes. Pour elle, un refus d'entrer en matière est un déni de démocratie qui, pour le surplus, ne permet pas un travail approfondi sur une problématique qui relève directement des compétences de la commission.

Au final, le désaccord ne porte pas sur la nécessité d'améliorer la sécurité routière, mais sur la méthode, le réalisme de l'objectif et sur la pertinence de poursuivre l'examen de cette résolution en procédant à des auditions déjà réalisées lors d'autres travaux en cours sur ces enjeux.

La prise en considération de cette résolution a été refusée par 9 voix contre 6.

Présentation du projet par son auteur, M. Sylvain Thévoz

En préambule, M. Thévoz explique être arrivé depuis la rue de la Servette à vélo, soulignant les risques encourus pour arriver, étant donné un trafic particulièrement dense et des conditions de circulation qu'il qualifie de dangereuses, notamment en raison des voitures et des scooters zigzaguant devant lui à cause du trafic congestionné. Il relève qu'il est particulièrement dangereux de circuler à vélo à Genève et qu'en tant que parent, il peut également témoigner qu'apprendre à des enfants de 5-7 ans à faire du vélo est problématique, car il n'existe pas d'espace sûr et adapté à cet apprentissage. Il relève que les trottoirs sont interdits et que les parcs le sont désormais également. Il souligne la nécessité de réfléchir aux moyens permettant aux enfants d'apprendre à faire du vélo, ainsi qu'à se rendre seuls à l'école à vélo, dans un contexte urbain fortement congestionné.

M. Thévoz indique que cette résolution se veut consensuelle et rassembleuse. Il indique qu'elle vise un objectif clair, celui du zéro mort et zéro blessé grave sur les routes. Il reconnaît que certains pourraient considérer cet objectif comme utopique, mais il estime que sans objectifs ambitieux et

sans cap politique fort, il sera impossible d'améliorer les conditions actuelles qui nuisent à la santé et à la vie des citoyens.

Concernant les considérants, il indique qu'ils reposent notamment le constat :

- du nombre alarmant de morts et de blessés sur les routes genevoises ces dernières années ;
- des vies brisées, notamment les quatre jeunes motards décédés sur le territoire genevois fin octobre, et le coût global pour la société d'une telle hécatombe ;
- que la sécurité routière fait partie des axes principaux de la politique criminelle commune 2024-2026 signée par le Ministère public et le Conseil d'Etat ;
- du plan d'actions de la mobilité douce 2019-2023, adopté par le Conseil d'Etat le 3 novembre 2021, prévoyant le développement ou le réaménagement d'infrastructures au profit des usagers les plus vulnérables.

Il indique que l'Office fédéral des routes (OFROU) a récemment publié des chiffres au niveau suisse faisant état d'une augmentation des accidents graves de la route. Il précise que 4142 personnes ont été tuées ou gravement blessées l'an passé, ce qu'il considère comme particulièrement préoccupant. Il ajoute que l'Association transports et environnement (ATE), à travers une analyse plus fine, met en évidence une vulnérabilité accrue des personnes de plus de 65 ans touchées de manière disproportionnée par ces accidents et relève qu'il est nécessaire d'agir. Il indique qu'entre 2014 et 2024, le nombre d'accidents graves dans cette tranche d'âge a augmenté de 10%, ce qu'il met en lien avec le vieillissement de la population. Il estime que, sans intervention, cette tendance pourrait conduire à une augmentation continue des accidents graves. Il précise que 40% des personnes tuées dans des accidents de la circulation ont 65 ans ou plus, alors que la part de cette population continue de croître. Il souligne un manque d'infrastructures de transport sûres pour ce groupe. Il relève enfin une augmentation significative des victimes dans le trafic cycliste, en particulier en lien avec les vélos électriques. Il indique que le nombre d'accidents impliquant des personnes de 65 ans et plus utilisant des vélos électriques a presque triplé.

M. Thévoz présente une carte des accidents rapportés à la population (nombre d'accidents corrélé au nombre d'habitants). Il indique que Genève se situe en deuxième position en termes de victimes par habitant. Pour une population de 531 000 habitants, il mentionne 9 personnes tuées en 2025 ainsi que 394 accidents avec blessés graves, soit un total de 403 personnes tuées ou gravement blessées. Cela correspond à un taux de 7,59 victimes graves pour

10 000 habitants. Il précise que seul le canton d'Uri présente un taux supérieur, avec une population de 38 000 habitants et 2 personnes tuées en 2025, soit un taux de 11,50 pour 10 000 habitants. Il relève que Genève se situe nettement devant des cantons comme Argovie ou Zurich, ce dernier affichant un taux d'environ 3 accidents avec victimes graves pour 10 000 habitants. Il souligne ainsi la singularité du canton de Genève et indique que ces chiffres sont préoccupants. Ces données sont publiées sur le site de l'OFROU.

S'agissant des accidents dont la cause principale est liée à la consommation d'alcool, il indique que Genève est encore une fois surreprésenté. Il mentionne qu'à Genève, le taux d'accidents avec victimes graves dus à l'alcool s'élève à environ 1 pour 10 000 habitants, soit un niveau nettement supérieur à celui d'autres cantons comme Lucerne ou Berne, ce dernier ayant un taux de 0,41. Il s'interroge sur les raisons expliquant cette situation et sur le positionnement élevé de Genève en matière d'accidentalité. Il indique que, selon les données de la gendarmerie genevoise pour l'année 2024 (les chiffres 2025 n'étant pas encore disponibles), une baisse globale du nombre d'accidents est constatée. Toutefois, il relève des tendances préoccupantes, notamment une augmentation du nombre de blessés graves ainsi que des accidents impliquant des engins de mobilité douce. Il précise qu'une hausse de 4,2% des blessés graves a été enregistrée en 2024. Il souligne la nécessité de poursuivre les efforts en matière de prévention, de sensibilisation et de contrôle.

M. Thévoz relève également un autre indicateur préoccupant pour le canton de Genève, à savoir les dangers liés à la pratique du vélo. Il indique qu'avec un total de 409 accidents en 2025, le canton présente un risque bien supérieur à la moyenne suisse. Il mentionne que Pro Vélo identifie un problème de nature systémique, avec une hausse de 10% des accidents cyclistes sur un an. Il précise que quatre personnes ont perdu la vie, confirmant une réalité préoccupante : « circuler à vélo y demeure plus risqué qu'ailleurs en Suisse ». Il estime que cette situation n'est pas acceptable. Il indique que Pro Vélo appelle à un changement de cap en prônant une « vision 0 » fondée sur la réduction des vitesses, la limitation du trafic motorisé et une meilleure séparation des flux.

M. Thévoz établit ensuite un parallèle avec un autre sujet d'actualité, à savoir le rapport commandé par le département de M^{me} Kast concernant la police. Il indique qu'en 2024, 244 actes de violence grave ont été recensés, pour un total de 2660 actes de violence d'intensité variable, ainsi que trois homicides. Il souligne qu'en comparaison avec les chiffres relatifs aux accidents de la route, ces données apparaissent nettement inférieures. Il relève qu'alors que certains faits, tels que les home-jackings, retiennent fortement l'attention publique, les accidents de la route représentent pourtant un nombre

de victimes bien plus élevé, avec 9 morts, 394 blessés graves, soit 403 victimes graves ou tuées au total à Genève. Il estime qu'il existe à cet égard une forme de distorsion de perception, liée notamment au fait que la population est habituée à la présence constante du trafic routier, ainsi qu'à ses effets sur la santé. Il considère que des infractions plus spectaculaires attirent davantage l'attention, bien qu'elles soient statistiquement moins meurtrières.

S'agissant des invites, il indique être disposé à en discuter et à en supprimer certaines si elles devaient apparaître redondantes. Il en donne lecture :

- « à agir résolument pour atteindre l'objectif zéro mort et blessé grave sur les routes genevoises en développant les moyens de le réaliser » ;
- « à fédérer l'effort collectif de toutes les parties prenantes (département de la santé et des mobilités, polices, communes, associations d'usagers, etc.) en partageant des objectifs de sécurité routière axés non seulement sur la répression, mais aussi sur la prévention, pour réduire les comportements fautifs sur la route » ;
- « à promouvoir des actions basées sur des données probantes pour prévenir et éliminer les décès et les blessures sur la route » ;
- « à renforcer la répression en ciblant particulièrement les excès de vitesse et les déficits d'attention, causes majeures d'accidents » ;
- « à développer de manière accélérée des installations sécurisées pour la mobilité douce afin que les flux de trafic soient séparés et protégés » ;
- « à œuvrer pour un meilleur soutien aux victimes de la route et à leurs familles ».

Il précise que ces invites sont issues d'un document élaboré par des familles de victimes. Il remercie la commission de son attention et exprime l'espoir qu'elle réservera un accueil favorable à cette proposition de résolution.

Questions des députés

Une députée PLR remercie M. Thévoz de sa présentation. Elle indique se déplacer également à vélo et ne pas ressentir de danger particulier, d'une part, car la circulation automobile est lente, ce qui limite les risques, et, d'autre part, car il existe fréquemment des axes parallèles dotés de pistes cyclables. Elle estime que la présentation adopte un ton alarmiste. Elle relève que les statistiques présentées par la Confédération sont rapportées au nombre d'habitants, ce qui pourrait les biaiser à la hausse, car un grand nombre de véhicules circulant à Genève ne sont pas immatriculés dans le canton et de nombreux usagers ne sont pas des résidents genevois. Elle estime qu'il serait plus pertinent de disposer de données rapportées au nombre de kilomètres

parcourus, car la forte présence de pendulaires, notamment en provenance du canton de Vaud et de France, contribue à une circulation plus dense, ce tout en précisant qu'elle ne cherche pas à attribuer la responsabilité des accidents à ces usagers, mais dit simplement que leur présence influence le volume global de trafic. Elle demande si M. Thévoz partage cette analyse concernant une statistique via les kilomètres parcourus, car une représentation des données indépendante du critère de population conduirait à une lecture différente des résultats, Genève apparaissant alors comme moins problématique.

Par ailleurs, elle estime que la dernière invite « à œuvrer pour un meilleur soutien aux victimes de la route et à leurs familles » est peu développée dans les considérants. Elle demande des précisions sur les mesures envisagées. Elle s'interroge également sur les raisons pour lesquelles les victimes d'accidents de la route devraient bénéficier d'une prise en charge spécifique, potentiellement différente de celle accordée aux victimes d'autres types d'accidents. Elle revient sur l'objectif de zéro mort sur les routes et indique que la seule manière d'atteindre un tel objectif serait d'arrêter de sortir de chez soi. Elle demande s'il existe d'autres domaines dans lesquels un certain niveau de mortalité accidentelle serait considéré comme acceptable, ainsi que sur les raisons pour lesquelles cela ne serait pas le cas en matière de circulation routière.

M. Thévoz relève la subjectivité de la perception du risque, relevant qu'ils se sont tous deux rendus à la commission à vélo, mais avec des ressentis différents. Il souligne que, pour sa part, il a le sentiment de risquer sa vie au quotidien, en fonction des itinéraires empruntés et des conditions de circulation. Il précise qu'il circule notamment vers la rue Hoffmann en passant par la rue de la Servette, traversant plusieurs carrefours qu'il qualifie de particulièrement dangereux et correspondant à des points noirs en matière d'accidentalité. Il relève que certaines contraintes de déplacement ne permettent pas toujours d'emprunter des itinéraires alternatifs, contraignant les usagers à utiliser les axes disponibles. Il indique avoir été témoin à plusieurs reprises d'accidents impliquant des cyclistes. Au-delà de cette dimension subjective, il souligne que les données disponibles confirment une situation préoccupante, en se référant notamment aux chiffres avancés par Pro Vélo, faisant état de 4 décès et de 409 accidents cyclistes en 2025, soit une augmentation de 10%. Il estime que ces éléments ne permettent pas de maintenir le statu quo et appellent à des mesures. Il indique que plusieurs associations mettent en évidence la nécessité de développer des infrastructures protégées. Il souligne que les populations les plus vulnérables, notamment les personnes âgées, sont particulièrement exposées aux risques liés à la circulation motorisée. Il relève également une diminution de la pratique du

vélo chez les jeunes et les enfants, qu'il attribue en partie au manque de sécurité perçue, estimant que peu de parents accepteraient de laisser leurs enfants circuler seuls dans les conditions actuelles.

La députée PLR fait remarquer que les enfants sont autorisés à circuler à vélo sur les trottoirs jusqu'à l'âge de 12 ans.

M. Thévoz indique que, sur la base d'échanges avec des collègues et des parents d'élèves, de nombreux adultes expriment des craintes quant au fait de laisser les enfants circuler à vélo sur la route. Il précise que, pour sa part, il ne laisse pas ses propres enfants circuler sur les trottoirs, par souci de sécurité, tant pour eux que pour les autres usagers. Il souligne qu'il souhaite garantir la sécurité de tous les enfants. S'agissant de la comparaison entre Genève et Bâle, il relève que, bien que Bâle soit également un canton frontalier, les statistiques montrent un taux nettement inférieur, avec environ 2 accidents impliquant des victimes graves pour 10 000 habitants, contre un taux significativement plus élevé à Genève. Il souligne que, dans les régions alémaniques, la pratique du vélo est davantage ancrée et que le respect des infrastructures dédiées est plus marqué. Il en déduit que, malgré des enjeux de circulation comparables, les résultats diffèrent entre les deux cantons.

Concernant la question des familles et du soutien aux victimes, il indique que l'invite correspondante n'est pas développée de manière exhaustive, celle-ci étant reprise d'une proposition venant d'une association de défense des victimes de la route. Il précise qu'il ne cherche pas à opposer les différentes catégories de victimes, qu'il s'agisse d'accidents de la route ou d'autres types d'accidents. Il souligne toutefois que Genève présente une problématique importante en matière d'accidentologie et il estime qu'il est nécessaire d'agir en priorité là où les risques sont les plus élevés. Il ajoute que, si des données mettaient en évidence une problématique comparable dans d'autres domaines, des mesures devraient également être envisagées.

La députée PLR relève que M. Thévoz a mentionné une hausse de 10% des accidents de vélo. Elle estime toutefois que cette donnée mérite d'être mise en perspective. Elle indique que la commission a auditionné le Bureau de prévention des accidents (BPA), lequel a présenté des statistiques rapportées au nombre de kilomètres parcourus. Elle considère que ce type d'indicateur serait plus pertinent, dans la mesure où une augmentation du nombre d'accidents peut être corrélée à une hausse du nombre de cyclistes. Elle souligne qu'une augmentation de 10% des accidents, accompagnée d'une augmentation de 15% de la pratique, ne traduit pas nécessairement une dégradation de la sécurité. Elle indique, de manière plus générale, que le risque ne peut être totalement éliminé et que toute activité comporte une part de danger. Elle précise qu'elle ne remet pas en cause l'objectif de réduction des

accidents, mais souligne qu'un certain niveau de risque demeure inhérent aux déplacements. Elle réaffirme son intérêt pour des statistiques fondées sur les distances parcourues.

M. Thévoz souligne que, même pour des trajets courts, le niveau de danger peut être élevé et que la sécurité doit être garantie pour l'ensemble des usagers, indépendamment des distances parcourues. Il relève que le canton de Genève se caractérise par une forte densité et une intensité élevée du trafic et des mobilités, ce qui implique un niveau de risque accru à chaque kilomètre parcouru. Il estime que cette situation devrait justifier la mise en place de mesures renforcées, plus ambitieuses que dans des cantons plus ruraux, où les distances sont plus longues mais les risques moindres.

Un député LJS relève qu'une réduction de la vitesse des véhicules contribue à diminuer le nombre d'accidents. Il souligne toutefois que, parmi les décès de cyclistes mentionnés, certains impliquaient des poids lourds circulant à faible vitesse, notamment lors de manœuvres de virage à droite, ayant conduit à des accidents mortels. Il reconnaît que le risque ne peut être totalement supprimé au cours de la vie d'une personne, mais s'interroge sur la possibilité de tendre vers une ville sans danger. Il mentionne l'existence d'exemples à l'étranger, notamment en Scandinavie, citant le cas d'Helsinki, qui a enregistré une année sans décès sur les routes, ou encore Oslo, engagée depuis plusieurs années dans une politique visant le zéro mort. Il en déduit que des solutions existent et fonctionnent pour améliorer significativement la sécurité routière. Il s'interroge dès lors sur les bonnes pratiques mises en œuvre dans ces villes, permettant de démontrer que cet objectif n'est pas irréaliste, y compris dans des agglomérations de taille supérieure à Genève. Il souhaite savoir si des retours d'expérience sont disponibles, notamment quant aux effets de ces politiques sur la fluidité du trafic, leur impact éventuel sur la congestion, ainsi que sur leur pertinence au regard des coûts financiers. Il demande enfin si ces exemples scandinaves ont servi de source d'inspiration dans l'élaboration de la résolution.

M. Thévoz indique ne pas disposer d'exemples précis, mais relève que des associations telles qu'actif-trafiC ou l'ATE pourraient fournir des informations sur ces bonnes pratiques. Il souligne qu'il est utile de rappeler que de telles pratiques existent. S'agissant des coûts, il relève qu'il est difficile de chiffrer précisément les externalités ainsi que les coûts engendrés par cette accidentologie élevée.

Une députée MCG remercie M. Thévoz de sa présentation. Elle indique avoir été choquée par certaines formulations figurant dans le texte, citant notamment : « mais une volonté politique de défendre à tout prix le fait de rouler sans limites comme on veut où l'on veut », « au nom de la liberté du

choix du mode de transport, celui d'écraser qui l'on veut ou de se tuer soi-même » et « ce qui est choquant, c'est que des jeunes meurent comme des bêtes sur la route, sans action ni réaction et dans une indifférence criminelle ». Elle relève qu'aucune mention n'est faite des comportements inappropriés de certains cyclistes, notamment le non-respect des règles de circulation. Elle indique qu'en tant qu'automobiliste, elle est quotidiennement confrontée à des cyclistes ne respectant pas la signalisation. Elle estime que la résolution tend à stigmatiser les automobilistes. Elle demande enfin si la question du non-respect de la loi sur la circulation routière par certains cyclistes est prise en compte dans les statistiques relatives aux accidents par habitant.

M. Thévoz répond que, s'agissant des « cyclo-terroristes », expression employée il y a quelques années par le magistrat, il reconnaît que certains cyclistes ne respectent pas les règles de la circulation routière. Il souligne toutefois une différence fondamentale en termes de conséquences. Il relève que lorsqu'un usager circule à bord d'un véhicule lourd, le risque pour les autres usagers est élevé en cas de comportement inapproprié. A l'inverse, il estime que, lorsque des cyclistes adoptent des comportements similaires, les conséquences concernent principalement leur propre sécurité et sont plus rarement préjudiciables aux autres usagers. Il considère dès lors que les risques les plus importants pour autrui sont liés aux véhicules lourds et rapides, qui constituent une menace plus significative. Il reconnaît que les cyclistes ne sont pas toujours exemplaires, mais il souligne qu'ils sont davantage victimes que responsables dans les accidents graves. Il ajoute que les infrastructures actuelles sont largement inadaptées à ce mode de transport, qu'il qualifie de non polluant, efficace pour les déplacements urbains, et bénéfique sur le plan environnemental. Il estime dès lors qu'il conviendrait de favoriser son développement.

La députée MCG demande si des statistiques relatives aux accidents par habitant, intégrant les cas impliquant des cyclistes ne respectant pas la loi sur la circulation routière, existent.

M. Thévoz indique être disposé à examiner de manière globale les comportements de l'ensemble des usagers ne respectant pas la loi sur la circulation routière. Il relève que les infractions ne concernent pas uniquement les cyclistes et il mentionne notamment l'usage du téléphone au volant, qu'il estime fréquent chez les automobilistes. Il suggère qu'une analyse comparative des comportements déviants pourrait être intéressante et il indique ne pas être certain que les cyclistes soient les principaux contrevenants. S'agissant du ton de la résolution, il reconnaît qu'avec du recul certaines formulations pourraient être adoucies, celles-ci pouvant apparaître comme trop directes ou provocantes. Il précise toutefois que son intention n'était pas de choquer, mais

de souligner l'absence de réaction suffisante face à des accidents graves répétés. Il évoque à cet égard des accidents impliquant des poids lourds et s'interroge sur les mesures institutionnelles qui ont été mises en place à la suite de ces événements, estimant qu'elles restent limitées. Il considère qu'il existe une forme d'acceptation implicite de ces accidents, perçus comme une fatalité. Il établit un parallèle avec d'autres domaines, tels que la pratique du ski, où des débats existent sur la vitesse, les mesures de prévention et les dispositifs de contrôle visant à réduire le nombre d'accidents. Il estime qu'en matière de circulation routière, la société semble davantage s'accommoder d'un certain niveau de mortalité, ce qu'il juge problématique.

Un député Ve remercie M. Thévoz de son analyse et du regard porté sur ce qu'il qualifie d'inertie face au bilan préoccupant des décès sur les routes. Il relève que, lorsque ces questions sont abordées, les réactions tendent à être défensives, certaines personnes se sentant stigmatisées, ce qui conduit à opposer les différents modes de transport plutôt qu'à envisager une cohabitation harmonieuse dans un espace urbain contraint et fortement fréquenté. Il indique partager largement le constat dressé, mais souhaite orienter la réflexion sur les moyens d'action. Il s'interroge notamment sur les approches actuelles, fondées sur l'éducation verticale et la répression, et il se demande si d'autres leviers pourraient être mobilisés pour faire évoluer les comportements, tels que la possibilité de développer des outils permettant d'apaiser les interactions entre usagers.

M. Thévoz répond en évoquant une intervention de la police dans l'école de sa fille, scolarisée en 3P, au cours de laquelle une affiche du « jeu des huit erreurs » a été présentée. Il indique avoir été interpellé par ce dispositif, bien qu'il reconnaisse l'importance des messages transmis. Il relève notamment que certaines consignes, telles que « on ne joue pas au football sur le trottoir », traduisent une approche centrée sur la nécessité pour les enfants de faire preuve d'une vigilance constante face aux dangers de la circulation. Il s'interroge sur les effets de ce type de sensibilisation, estimant qu'elle conduit les enfants, dès le plus jeune âge, à intégrer une représentation de l'espace public comme étant fondamentalement dangereux. Il questionne dès lors la possibilité de créer des espaces plus apaisés, dans lesquels les usagers les plus vulnérables pourraient évoluer en sécurité. Il suggère qu'une approche complémentaire pourrait consister à sensibiliser davantage les automobilistes, notamment en les invitant à adopter le point de vue des usagers vulnérables. Il évoque à titre d'exemple, l'idée d'adapter des outils pédagogiques similaires à destination des conducteurs, afin de renforcer leur prise de conscience des risques. Il relève que les autorités disposent des informations relatives aux détenteurs de plaques d'immatriculation et suggère qu'il pourrait être envisagé de développer des

actions de sensibilisation ciblées, notamment dans les quartiers résidentiels. Il souligne qu'il conviendrait de rappeler que des enfants peuvent surgir de manière imprévisible dans l'espace public et que la responsabilité de la prudence ne saurait reposer uniquement sur eux.

Une députée PLR demande ce qui est entendu par « des données probantes », dans l'invite « à promouvoir des actions basées sur des données probantes pour prévenir et éliminer les décès et les blessures sur la route » ?

M. Thévoz indique que les données probantes incluent notamment des statistiques, mais également des éléments tels que des enquêtes et des sondages réalisés auprès des usagers, ainsi que les analyses produites par des associations spécialisées. Il mentionne également les données issues de l'accidentologie, tout en relevant leurs limites, notamment le fait que certains accidents ou chutes ne sont pas systématiquement déclarés. Il souligne qu'il appartient au département d'identifier les indicateurs les plus pertinents. Il suggère également de s'appuyer sur des retours d'expérience, notamment en échangeant avec les enfants et les parents, afin de comprendre pourquoi certains d'entre eux hésitent à laisser leurs enfants se déplacer seuls, en particulier dès les premières années du cycle primaire. Il souligne que cette situation a des conséquences plus larges, notamment en termes d'organisation du travail pour les parents, de développement de l'autonomie des enfants et, plus largement, d'impact économique. Il ajoute que ces contraintes peuvent également influencer les flux de mobilité, en contribuant notamment à la congestion, les parents devant adapter leurs déplacements aux horaires du parascolaire. Il estime que certaines pistes, telles que l'adaptation des horaires, pourraient être envisagées.

La députée PLR aborde la question de la réduction des vitesses et relève que, dans ses déplacements à pied, elle observe fréquemment des cyclistes utilisant leur téléphone portable, parfois tenu en main ou posé sur le guidon. Elle indique que ce type de comportement la préoccupe et elle estime que les mesures de répression devraient s'appliquer à l'ensemble des usagers sans distinction, tout comme pour les excès de vitesse, les cyclistes pouvant également adopter des comportements inadaptés en la matière. Elle demande à cet effet si M. Thévoz serait favorable à l'introduction de plaques d'immatriculation pour l'ensemble des vélos, afin de permettre un meilleur contrôle et de favoriser le respect des limitations de vitesse par tous.

M. Thévoz reconnaît que l'usage du téléphone constitue un problème dans le domaine des transports, en particulier pour les véhicules lourds, mais également pour les cyclistes. Il indique qu'il lui est déjà arrivé d'utiliser son téléphone à vélo, notamment en situation d'urgence, tout en soulignant que ce comportement est dangereux et accidentogène. Il estime dès lors qu'un effort

accru de sensibilisation devrait être entrepris à destination de l'ensemble des usagers. Il mentionne avoir été interpellé une fois par la police à ce sujet et il relève que l'intervention s'est faite avec bienveillance, les agents lui ayant expliqué les risques liés à ce comportement sans lui infliger immédiatement une amende. Il indique avoir perçu cette approche comme positive. Il souligne toutefois une différence importante liée à la vitesse et au poids des véhicules, estimant que les conséquences d'un usage du téléphone à 10 km/h à vélo ne sont pas comparables à celles d'un automobiliste circulant à 40 km/h. Il considère néanmoins qu'il est nécessaire de lutter contre l'usage du téléphone tant au guidon qu'au volant. S'agissant de l'introduction de plaques d'immatriculation, il relève que certains vélos, notamment les vélos électriques allant jusqu'à 45 km/h, sont déjà soumis à cette obligation. Il relève la diminution de la pratique du vélo chez les jeunes qu'il a déjà citée, ainsi que le fait qu'une motion visant à rendre le port du casque obligatoire pour les cyclistes a été rejetée récemment au niveau national. Il indique que l'introduction de contraintes supplémentaires, telles que l'obligation de plaques d'immatriculation ou d'autres mesures, pourrait constituer un frein à la pratique du vélo. Il souligne que ce mode de transport présente des avantages importants, notamment en termes de simplicité, de coût, d'accessibilité et d'impact environnemental. Il estime dès lors qu'un renforcement excessif des contraintes pourrait décourager les usagers et entraîner une diminution de la pratique du vélo.

La députée PLR lui demande s'il considère que les vélos peuvent dépasser les vitesses prescrites. Elle s'interroge également sur le fait que la responsabilité de vigilance semble reposer davantage sur les autres usagers que sur les cyclistes.

M. Thévoz indique que ce n'est pas le sens de ses propos. Il souligne qu'il s'agit avant tout d'une question de liberté individuelle, notamment en ce qui concerne le port du casque, relevant que chacun doit pouvoir décider de manière autonome. Il ajoute que, selon certaines observations, le port du casque peut parfois conduire à une prise de risque accrue, raison pour laquelle il ne considère pas qu'une obligation en la matière soit nécessaire. S'agissant de la question des plaques d'immatriculation, il estime que le développement d'infrastructures sécurisées et dédiées aux cyclistes, ainsi que des efforts accrus en matière de formation et de sensibilisation, permettraient de réduire les comportements inadaptés. Il souligne l'importance d'une éducation adaptée à la pratique du vélo et à son environnement. Il considère qu'il convient d'éviter d'opposer les différentes catégories d'usagers, en particulier les plus vulnérables, qu'il qualifie de principales victimes des accidents.

La députée PLR revient sur la dernière invite relative au soutien aux victimes et rappelle une audition du BPA qui s'est déroulée 15 jours auparavant. Elle cite le procès-verbal y relatif : « Il relève qu'il est souvent avancé que les accidents de vélo sont principalement dus à l'implication d'autres usagers de la route. Or, les données montrent que près de la moitié des accidents graves impliquant des vélos classiques, soit 48%, sont des accidents individuels. Cette proportion est plus élevée pour les vélos électriques, avec 57%, et encore plus marquée pour les trottinettes électriques, avec 71%. Il précise que les accidents individuels sont des accidents dans lesquels aucun autre usager de la route n'est impliqué dans la survenance ou le déroulement de l'accident. Les causes peuvent notamment être l'inattention, une perte de contrôle, un dérapage, une glissade ou encore l'interaction avec des éléments d'infrastructure tels que les rails de tram ». Elle demande si, dans le cadre de cette invite, le soutien aux victimes inclurait également les personnes qui seraient elles-mêmes à l'origine de l'accident, par exemple en cas d'inattention due à l'utilisation d'un téléphone.

M. Thévoz indique que cela pourrait effectivement être envisagé et qu'il convient de ne pas faire de distinction.

Le président relève que la discussion a porté notamment sur les décès liés à la circulation motorisée. Il indique connaître la mère d'une jeune fille ayant survécu à un accident de la route. Il demande si cet accident survenu à une vitesse de 160 km/h doit être considéré comme un « mort de trop » ou comme un « suicide ».

M. Thévoz répond qu'il s'agit d'un décès de trop et il demande de préciser le cas évoqué.

Le président relève qu'au vu des nombreuses remarques formulées concernant le comportement des cyclistes, il propose la possibilité d'ajouter une invite supplémentaire. Il propose la formulation suivante : « à renforcer la répression en ciblant également les comportements inadéquats des deux-roues non motorisés, mettant en danger leur intégrité physique et celle des autres ». Il demande s'il y verrait une objection.

M. Thévoz revient sur la question précédemment formulée par le président, indiquant y avoir répondu de manière trop rapide. Il souligne que la possibilité de circuler à 160 km/h en milieu urbain à Genève pose question. Il s'interroge sur les conditions permettant de tels comportements, évoquant notamment l'existence d'axes routiers longs et rectilignes, propices aux excès de vitesse, en particulier sur certaines pénétrantes urbaines. Il se tourne vers le département et demande pour quelles raisons des aménagements routiers ne sont pas mis en place afin d'empêcher ce type de conduite. Il estime que

certaines infrastructures actuelles favorisent des comportements à risque, en permettant des vitesses élevées en milieu urbain. Il s'interroge également sur les mesures et sanctions existantes, considérant qu'il existe une forme de tolérance à l'égard des excès de vitesse importants. Il évoque la possibilité d'un renforcement des dispositifs de contrôle, notamment par le biais de radars, comme cela a été mis en œuvre dans d'autres cantons, tout en relevant que ces mesures peuvent également générer des recettes pour l'Etat. Il estime qu'il existe à Genève une certaine réticence à développer ce type de dispositifs, en lien avec une conception de la liberté individuelle. Il souligne que des vitesses de 100 km/h, voire de 160 km/h en milieu urbain, devraient susciter une réaction forte et la mise en place de mesures visant à empêcher de tels comportements. Il rappelle que l'invite formulée dans la résolution, à savoir « à renforcer la répression en ciblant particulièrement les excès de vitesse et déficits d'attention, causes majeures d'accidents », ne vise pas un mode de transport spécifique, mais s'inscrit dans une approche globale, sans volonté d'opposer les différents usagers.

Une députée PLR indique avoir trouvé les données du BPA relatives aux accidents non professionnels en Suisse pour l'année 2025, distinguant les domaines de la circulation, du sport et de l'habitat. Elle relève qu'en 2022, sur un total de 2780 décès, 241 sont liés à la circulation, tandis que 2396 sont liés à l'habitat et aux loisirs. Elle souligne que la même tendance se retrouve pour les blessés graves, avec 5078 cas liés à la circulation contre 20 600 liés à l'habitat et aux loisirs, soit environ quatre fois plus. Elle indique également que, sur le long terme, le nombre de décès sur les routes passe de 1246 en 1980 à environ 2050 en 2024. Elle relève que les blessés graves sont passés d'environ 14 700 en 1980 à 3700 en 2024, soit une diminution significative. A l'inverse, elle indique que le BPA constate une augmentation des accidents domestiques dans le temps. Elle s'interroge dès lors sur la pertinence de concentrer les efforts sur la circulation routière, alors que les accidents domestiques apparaissent, selon ces données, comme une problématique plus importante.

M. Thévoz indique ne pas savoir précisément ce que recouvrent les catégories « habitat et loisirs » et il s'interroge sur la signification exacte de la notion d'accidents domestiques.

La députée PLR précise qu'il s'agit de l'ensemble des accidents non professionnels.

M. Thévoz relève qu'il conviendrait d'examiner plus en détail le périmètre couvert par ces catégories, ainsi que la méthodologie utilisée, afin d'en avoir une lecture plus précise. Il indique que, sur environ 70 000 personnes tuées ou

gravement blessées chaque année en Suisse, un peu plus de 4000 cas sont liés à la circulation routière, soit environ un seizième.

Le président lui demande quelles auditions il proposerait.

M. Thévoz propose d'auditionner Pro Vélo et actif-trafiC, ainsi que les départements concernés. Il suggère également d'entendre une association de proches de victimes, indiquant qu'il pourrait en fournir les coordonnées.

Discussions de la commission et premières prises de position

Un député LC indique qu'il serait favorable à un vote immédiat. Il relève qu'il siège au sein de la commission depuis huit ans et que cette thématique est régulièrement abordée, à raison d'une à deux fois par année. Il mentionne notamment des objets précédemment traités, tels que ceux relatifs aux « souris et éléphants ». Il indique qu'il serait disposé à voter la résolution lors de la séance, soit en l'amendant avec la proposition du président et, éventuellement, en conservant la deuxième invite de M. Thévoz, soit en renonçant à l'adopter. Il reconnaît que la résolution comporte des éléments pertinents, mais il estime que ces questions ont déjà été examinées à de nombreuses reprises.

Un député UDC indique que son groupe est favorable à un vote lors de cette séance, mais pour des raisons différentes. Il estime que la résolution présente un objectif irréaliste et qu'elle ne traite pas de manière adéquate une problématique qu'il considère pourtant comme sérieuse. Il relève que les constats décrits ne correspondent pas à la réalité observée dans le cadre de son activité professionnelle quotidienne sur les routes. Il considère que le texte ne reflète que très partiellement la situation et juge qu'il ne constitue pas une base pertinente de travail pour la commission. Il estime dès lors que l'examen de cette résolution ne constitue pas une utilisation appropriée du temps de la commission. Il reconnaît que des accidents peuvent survenir et que certaines situations sont tragiques. Il indique que son groupe est favorable à un vote immédiat, sans audition, et il propose un classement au vertical.

Un député S indique qu'il ne partage pas l'avis d'un traitement expéditif de l'objet. Il estime qu'il convient de ne pas procéder de manière précipitée. Il relève que la proposition de classement à la verticale avancée par le groupe UDC ne correspond pas, selon lui, à une approche respectueuse du processus démocratique. Il souligne que les objets déposés par ce groupe dans la commission sont, en règle générale, examinés avec attention par la commission, même lorsque certaines propositions peuvent paraître irréalistes. Il estime que ce principe de réciprocité devrait également s'appliquer. Il indique qu'il convient, par respect pour le processus démocratique, d'étudier le projet. Il reconnaît que des accidents peuvent survenir entre différents types

d'usagers, mais souligne que les accidents mortels concernent principalement des collisions impliquant des véhicules motorisés et des usagers vulnérables, tels que les piétons ou les cyclistes. Il estime qu'il ne saurait être question de relativiser ces situations au motif de leur nombre limité, considérant qu'il s'agit d'une problématique relevant directement des compétences de la commission des transports. Il se dit ouvert à des amendements, le cas échéant, et rappelle qu'il existe un problème réel lié aux décès sur les routes. Il indique que la comparaison avec les accidents domestiques, visant à souligner qu'ils sont plus nombreux, revient selon lui à relativiser la problématique et à en détourner l'attention, en procédant à une comparaison qu'il juge inappropriée. Il indique, par respect pour les victimes, qu'il ne lui paraît pas approprié de procéder à un classement immédiat de l'objet et qu'un examen approfondi devrait être mené.

Une députée PLR partage l'idée selon laquelle chaque décès est regrettable. Elle estime toutefois qu'il n'est pas réaliste de viser une absence totale de morts. Elle indique qu'il convient de chercher à réduire les accidents, mais elle relève que la résolution est un « cheval de Troie » qui poursuit un objectif plus large, à savoir une réduction importante de la circulation routière, notamment des véhicules lourds. Elle souligne que ces derniers demeurent nécessaires, en particulier pour l'approvisionnement. Elle rappelle que tant des représentants de la gauche que de la droite ont exprimé des réserves quant à l'efficacité de ce type de résolution lors de la précédente plénière. Elle indique dès lors être favorable à un vote lors de la séance.

Un député LJS mentionne un article du Figaro, du 15 octobre 2025, relatif à l'absence de décès sur les routes à Helsinki durant une année, à la suite de la mise en œuvre de mesures significatives et susceptibles d'inspirer d'autres villes européennes. Il propose d'auditionner une association active dans ce domaine, « Rue de l'Avenir », basée à Carouge, qui présente sur son site des exemples, notamment celui d'Helsinki.

Il estime que ces expériences démontrent que l'objectif de zéro mort n'est pas irréaliste, y compris dans de grandes villes. Il considère que la commission des transports devrait s'inspirer de ces bonnes pratiques et examiner les moyens de les adapter au contexte genevois. Il souligne qu'à partir du moment où des mesures permettent de réduire, voire d'éviter des décès et des blessures graves, il appartient à la commission d'agir en ce sens.

Une députée MCG indique se rallier aux propos de ses collègues de l'UDC. Elle précise toutefois que sa collègue du MCG ne partage pas son opinion. Elle relève que le texte ne mentionne pas les incivilités commises par certains cyclistes. Elle propose de procéder à un vote lors de la séance, en intégrant l'amendement du président. Elle indique se rallier aux propos figurant dans la résolution de M. Thévoz, qu'elle cite : « Tel autre ne voit pas l'intérêt de

rappeler à la police que la loi sur la circulation routière existe. Un autre pense que voter le texte ne produira aucun effet », mais surtout « il forcerait même le Conseil d'Etat à rendre un rapport et occuperait à mauvais escient le temps du Grand Conseil » et elle précise que l'analyse de cette dernière phrase reflète également sa position.

Un député Ve relève que les échanges ont largement porté sur des expériences personnelles. Il indique que l'auteur de la résolution a introduit son propos à partir de son vécu et que plusieurs membres de la commission ont également réagi sur la base de leurs propres expériences, certains y voyant une défense des cyclistes et une critique des automobilistes. Il précise toutefois que, selon sa lecture, la résolution ne vise pas un mode de transport en particulier, relevant qu'elle ne mentionne pas explicitement les cyclistes ou les automobilistes. Il estime qu'elle s'inscrit dans une volonté de lutter contre un problème réel, à savoir le nombre de décès et de blessés sur les routes. Il considère que toute autre activité collective engendrant un tel niveau de dommages ferait l'objet d'une attention accrue et il relève qu'il existe, selon lui, une forme de déni face à cette problématique. Il estime que la volonté de classer rapidement l'objet pourrait traduire une réticence à examiner le fond du problème, ainsi qu'une tendance à attribuer des intentions qu'il ne retrouve pas nécessairement dans le texte lui-même. Il souligne qu'il convient de juger le contenu de la résolution plutôt que les intentions supposées de son auteur. Il estime qu'un classement rapide constituerait un signal négatif en matière de sécurité routière. Il considère dès lors que la commission devrait procéder à des auditions, notamment de spécialistes, du département concerné ainsi que de proches de victimes, avant de se prononcer.

Un député S indique partager les propos de son préopinant. Il s'interroge sur les réactions qu'il qualifie d'épidermiques suscitées par la résolution. Il indique pouvoir entendre les interrogations quant à la possibilité d'atteindre l'objectif fixé, tout en relevant que certains intervenants ont estimé cet objectif atteignable. Il relève que refuser toute audition au seul motif d'un désaccord de fond constituerait un précédent problématique. Il souligne que la commission a précisément pour rôle d'examiner et de travailler les objets qui lui sont soumis. Il indique que des objets ont déjà été transmis en plénière sans avoir été suffisamment approfondis en amont, ce qui a suscité des critiques, et il estime qu'il convient d'éviter une telle situation. Il considère que cette manière de procéder pourrait constituer une dérive dommageable. Il indique ne pas partager l'analyse selon laquelle la résolution constituerait un « cheval de Troie ». Il rappelle que des discussions récentes ont porté sur des enjeux de sécurité, notamment le port du casque pour les cyclistes et les utilisateurs de trottinettes, illustrant l'existence de débats légitimes sur ces questions. Il

estime que la résolution soulève des questions pertinentes, qui pourraient être examinées et, le cas échéant, amendées. Il juge toutefois problématique de refuser d'entrer en matière et de ne pas entendre le département. Il indique ne pas avoir identifié d'attaque ciblée contre un mode de transport dans le texte, relevant que les échanges ont parfois pris la forme d'oppositions entre usagers, toutefois cela ne ressort pas de la résolution elle-même. Il conclut en indiquant que procéder à un vote immédiat, sans audition, reviendrait à adresser un signal politique selon lequel la réduction des accidents mortels et des blessés graves ne constitue pas une priorité, et que les questions soulevées par la résolution ne seraient pas jugées pertinentes.

Une députée PLR indique entendre de nombreuses références à la prévention et elle rappelle que la commission a récemment entendu des présentations détaillées sur les mesures mises en œuvre dans les écoles aux niveaux primaire et secondaire, estimant que le travail est déjà largement réalisé dans ce domaine. Elle s'interroge sur les mesures de prévention qui pourraient être développées à destination des adultes, car des dispositifs tels que des ateliers ne toucheraient principalement que des personnes déjà sensibilisées, notamment des cyclistes. Elle considère que des campagnes de sensibilisation plus percutantes, notamment sous forme de vidéos diffusées sur les réseaux sociaux, pourraient avoir un impact plus large. Elle relève par ailleurs que la résolution comporte des éléments qu'elle juge contradictoires, notamment en ce qui concerne la répression. Il est indiqué que celle-ci doit s'appliquer à tous les usagers, mais l'auteur semble plus réservé quant à son application aux cyclistes, en raison du risque de décourager la pratique du vélo. Elle souligne également que la dernière invite, relative au soutien aux victimes, pourrait inclure les personnes ayant adopté des comportements inadéquats, ce qui est difficilement soutenable. Elle ne voit pas ce que le fait de consacrer davantage de temps à l'examen de cette résolution apporterait.

Un député S se dit surpris par les propos tenus et indique ne pas partager cette approche.

Un député LJS relève que l'intitulé de la résolution est consensuel et que chacun peut s'y rallier en principe. Il estime toutefois que le contenu du texte est vide et inadapté. Il estime que le texte manque de concrétisation et de pertinence par rapport aux enjeux réels. Il indique qu'il votera contre la résolution et il se prononce en faveur d'un vote immédiat.

M. Maudet indique souhaiter apporter des éléments d'éclairage avant le vote. Il relève que plusieurs éléments ont déjà été évoqués concernant le port du casque. Il rappelle par ailleurs que les compétences en matière de sécurité routière sont partagées et relèvent en grande partie du département de M^{me} Kast, notamment dans le cadre de la politique criminelle commune

élaborée avec le procureur général, dont l'un des axes prioritaires concerne précisément la sécurité routière. Il indique dès lors que des précisions supplémentaires sur ce sujet relèveraient davantage de ce département. Il ajoute qu'une réponse à la motion 3039 de « l'éléphant et la souris » est en cours et devrait être présentée prochainement, à l'horizon de la session du mois de mai. Il précise avoir signé cette réponse, qui doit encore être validée par le Conseil d'Etat, et il indique qu'elle contiendra plusieurs éléments relatifs à l'accidentologie. Il rappelle que la commission avait voté cette motion rapidement afin d'obtenir un rapport du Conseil d'Etat, lequel sera transmis dans les délais. Il indique que ce document permettra de disposer de données complémentaires et pourra, le cas échéant, faire l'objet d'un renvoi en commission pour approfondissement, constituant ainsi une bonne base pour l'analyse de l'accidentologie.

Le président met aux voix la proposition de vote immédiat de la R 1052 :

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

Non : 6 (3 S, 2 Ve, 1 MCG)

Abstentions : –

La proposition de vote immédiat de la R 1052 est acceptée.

Dernières prises de position et vote

Un député S estime que la volonté de procéder à un classement immédiat de l'objet constitue un déni du processus démocratique, relevant qu'il aurait été possible de suspendre l'examen de cette résolution dans l'attente de la réponse du Conseil d'Etat. Il considère que certains objets sont traités avec des niveaux d'exigence différents, ce qu'il juge préjudiciable au bon fonctionnement du débat parlementaire et à la capacité de la commission à traiter efficacement des enjeux tels que la sécurité routière.

Une députée PLR indique que, lorsque la réponse du Conseil d'Etat sera disponible, celle-ci pourra être renvoyée en commission afin d'être examinée et faire l'objet d'un rapport. Elle relève que, comme cela a été indiqué de part et d'autre de l'hémicycle, une résolution n'apporte pas d'éléments supplémentaires et elle ajoute que des questions d'accidentologie ont été traitées récemment. Elle indique que son groupe s'opposera au texte.

Le président retire son amendement.

Un député Ve estime que la situation est regrettable en termes de signal politique. Il relève que le magistrat avait proposé, à juste titre, d'auditionner les départements et institutions chargés de la politique de répression et de

contrôle en matière de circulation routière. Il considère que la commission manque ainsi à sa mission. Il indique percevoir de nombreuses réactions qu'il qualifie d'épidermiques. Il estime que la commission manque l'occasion de faire un point approfondi sur la sécurité routière. Il indique que son groupe votera en faveur de la résolution.

Sans autre intervention ou prise de position de groupe, le président met aux voix l'entrée en matière de la proposition de résolution R 1052 :

Oui : 6 (3 S, 2 Ve, 1 MCG)

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

Abstentions : –

La R 1052 est refusée.

Conclusion

Au vu des explications qui précèdent, la majorité de la commission vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à refuser cette proposition de résolution.

Date de dépôt : 17 avril 2026

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

Rapport de Julien Nicolet-dit-Félix

Quiconque a eu l'occasion de parcourir l'Europe, quelque moyen de transport qu'il ait emprunté, s'est nécessairement rendu compte des effets des politiques publiques sur le niveau de sécurité routière de la contrée traversée.

Si notre pays et notre canton peuvent s'enorgueillir de compter parmi les pionniers des aménagements de sécurité routière au siècle dernier, le constat est désormais implacable : la Suisse et Genève stagnent, voire régressent¹, et sont désormais largement devancés par les pays scandinaves. Les routes norvégiennes comptent près de deux fois moins de morts par million d'habitants que les chaussées helvètes² et, parmi les cantons, Genève est l'avant-dernier de notre pays.

S'il ne s'agissait que de prestige, la situation ne serait guère préoccupante, mais derrière les nombres – une quinzaine de décès, environ 400 blessés graves et 1000 blessés moins graves chaque année à Genève – il y a des femmes et des hommes, leurs familles et leur souffrance.

L'auteur de cette résolution est parti du principe que la stagnation actuelle est d'autant plus préoccupante que, de fait, les plus fragiles parmi les usagers de la route – les piétons et les conducteurs de deux-roues – voient le nombre de victimes augmenter³. Face à ce regain de violence routière (et parfois de mépris évident de la législation, en matière de vitesse et d'alcoolémie tout particulièrement), les pouvoirs publics peuvent soit nier l'évidence et l'assumer, soit explorer les pistes permettant de sauver des vies et d'éviter d'insupportables souffrances aux victimes.

C'est la première solution qu'a manifestement choisie la commission des transports à l'issue d'une séance particulièrement pénible où l'auteur du texte

¹ <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/accidents-impact-environnement/accidents-transport.html>

² https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/road-safety-statistics-2024-progress-continues-amid-persistent-challenges-2025-10-17_en

³ <https://www.tdg.ch/geneve-les-accidents-de-la-route-en-baisse-sauf-pour-les-deux-roues-214463176512>

s'est vu interpellé de façon agressive, comme s'il commettait un crime de lèse-majesté en laissant entendre qu'à Helsinki ou Trondheim, on avait trouvé les moyens d'apaiser la circulation et de tendre vers le « zéro mort », objectif d'ailleurs atteint par la capitale finlandaise l'année passée⁴.

Plutôt que d'affronter la réalité et de chercher sincèrement les moyens d'améliorer la situation, la commission a donc commencé par relativiser les chiffres – après tout, avant c'était pire, donc il n'y a plus de raison de progresser – puis a vilipendé le messenger – vos chiffres ne sont que des manipulations destinées à attaquer le droit de circuler en voiture – pour **s'enliser dans le déni le plus manifeste, puisqu'elle a abruptement décidé de refuser le texte, sans procéder à aucune audition.**

Cette façon de faire est indigne d'une commission parlementaire et serait considérée comme scandaleuse dans le traitement de tout autre pratique conduisant à autant de décès et de blessures graves. Elle est en fait parfaitement révélatrice du refus épidermique, par une partie de la droite conservatrice, de considérer les aspects négatifs du trafic automobile et de chercher de façon constructive à tendre vers une amélioration.

Ce traitement est donc inacceptable et profondément méprisant des victimes de la route. Il convient de renvoyer ce texte en commission, pour un examen sérieux et, à défaut, de l'accepter.

⁴ https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/news-events/news/helsinki-records-zero-road-deaths-over-past-year-2025-08-22_en

Date de dépôt : 19 mai 2026

RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

Rapport de Cyril Mizrahi

La résolution 1052 « Objectif zéro mort et blessé grave sur nos routes » invite le Conseil d'Etat à agir résolument pour améliorer la sécurité routière à Genève, en mobilisant l'ensemble des leviers disponibles : prévention, répression, infrastructures et soutien aux victimes. La minorité défend cette résolution pertinente et réaliste, et déplore la manière dont la commission a traité cet objet.

Une résolution pertinente sur une question de sécurité publique

Certaines et certains commissaires ont voulu voir dans cette résolution un « cheval de Troie » contre l'automobile, ou un texte stigmatisant les automobilistes. La minorité rejette cette lecture. La R 1052 ne cible aucun mode de transport en particulier : ses six invites portent sur la prévention, la répression de tous les comportements fautifs, le développement des infrastructures sécurisées et le soutien aux victimes. Il s'agit d'une question de sécurité publique, pas d'une guerre des transports.

Les chiffres présentés en commission sont pourtant alarmants. Avec 403 personnes tuées ou gravement blessées en 2025 – dont 9 décès – et un taux de 7,59 victimes graves pour 10 000 habitants, Genève se situe au deuxième rang des cantons suisses les plus accidentogènes. Les tendances sont préoccupantes : hausse de 4,2% des blessés graves en 2024, augmentation de 10% des accidents cyclistes en 2025, quasi-triplement des accidents impliquant des personnes de plus de 65 ans à vélo électrique. Ces chiffres ne sont pas une fatalité.

L'objectif « zéro mort » a été qualifié d'irréaliste par la majorité. Or des exemples concrets montrent le contraire : Helsinki a enregistré une année sans décès sur ses routes, Oslo mène depuis plusieurs années une politique ambitieuse avec des résultats probants, et ce dans des agglomérations de taille comparable ou supérieure à Genève. Sans objectif ambitieux, sans cap politique fort, aucune amélioration décisive n'est possible.

Un mépris au long cours pour la sécurité routière

Ne nous y trompons pas, lorsque la majorité de droite parle de résolution « anti-bagnole », c'est un écran de fumée qui cache mal son mépris pour la sécurité routière. C'est la même majorité qui a soutenu l'assouplissement des sanctions contre les chauffards dans la révision de la loi sur la circulation routière (LCR) de 2023¹. La même majorité s'est opposée à l'IN 192, qui proposait d'améliorer la sécurité piétonne, notamment en séparant les flux piétons et vélos, après s'être donné bonne conscience en votant un principe similaire dans le cadre du plan d'actions des mobilités actives 2024-2028, un instrument évidemment non contraignant (RD 1592A / R 1050).

Last but not least, dans la même veine hypocrite, la même majorité a d'abord lancé la motion 2991 intitulée « Pour la sécurité des usagers, faisons la lumière sur nos routes », avant de l'édulcorer, alors que le groupe socialiste en défendait seul l'ambition originale (cf. rapport M 2991-A). A chaque fois, la minorité s'est opposée à ce dédain pour la sécurité routière, hélas sans succès. Pourtant, la question de la sécurité routière ne devrait pas être un enjeu partisan : elle concerne chaque Genevoise et chaque Genevois, qu'il circule à pied, à vélo, en transports publics ou en voiture.

Un refus d'instruire contraire à la mission de la commission

La commission a décidé à 9 voix contre 6 de procéder à un vote immédiat, sans audition d'aucune sorte. Cela alors même que le magistrat présent en séance avait lui-même proposé d'entendre les départements concernés. Ce refus d'instruire est problématique à double titre.

D'une part, il constitue un précédent fâcheux : refuser toute audition au seul motif d'un désaccord de fond revient à confondre l'examen d'un objet avec son acceptation. La commission des transports a précisément pour mission d'examiner et de travailler les objets qui lui sont soumis, y compris – et peut-être surtout – ceux sur lesquels les avis divergent. La minorité relève à cet égard que des objets émanant d'autres groupes, qui pouvaient paraître tout

¹ Cf. le billet de l'auteur de ces lignes paru dans la Tribune de Genève en 2022 : <https://www.tdg.ch/revision-de-la-lcr-chauffards-menaces-377922602734>
Le Parlement a adopté la révision au printemps 2023, entrée en vigueur le 1^{er} octobre 2023. Le scénario dénoncé dans le billet précité s'est malheureusement réalisé : les peines minimales pour délit de chauffard ont été assouplies (le juge peut désormais descendre sous le plancher d'un an pour les primo-délinquants), les éthylomètres antidémarrage ont été définitivement abandonnés, et le stationnement des scooters sur les trottoirs a été autorisé. La majorité de droite a ainsi obtenu ce qu'elle voulait, et les craintes exprimées se sont matérialisées.

aussi discutables à certains, ont été examinés avec sérieux. Le principe de réciprocité l'exigeait.

D'autre part, et plus fondamentalement, le signal politique envoyé est déplorable : classer immédiatement une résolution sur la sécurité routière, c'est suggérer que le nombre de personnes mortes et grièvement blessées sur les routes ne constitue pas une priorité pour la commission. Face à des chiffres aussi préoccupants, cette posture est difficilement justifiable.

Mais comme on l'a vu, refuser aujourd'hui d'instruire une résolution sur la sécurité routière n'est pas un accident : c'est une posture cohérente de la part de la majorité.

Au vu des explications qui précèdent, la minorité vous invite, Mesdames et Messieurs les membres du Grand Conseil, à accepter la résolution 1052.