

*Date de dépôt : 8 avril 2013*

## **Rapport**

**de la Commission des transports chargée d'étudier la proposition de résolution de M<sup>mes</sup> et MM. Stéphane Florey, Eric Bertinat, Antoine Bertschy, Marc Falquet, Christo Ivanov, Christina Meissner, Céline Amaudruz, Eric Leyvraz, Patrick Lussi du Grand Conseil genevois à l'Assemblée fédérale exerçant le droit d'initiative cantonal pour demander l'ouverture des bandes et des pistes cyclables aux motocycles de faible cylindrée**

### **Rapport de M. Patrick Lussi**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission des transports, sous la présidence de M. Antoine Droin, a examiné cette proposition de résolution le 18 décembre 2012, ainsi que les 29 janvier et 5 février 2013. Les procès-verbaux ont été tenus avec exactitude par M<sup>me</sup> Karine Kohler et M. Aurélien Riondel. Nous les en remercions vivement.

M<sup>me</sup> Michèle Künzler, conseillère d'Etat, Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement (DIME), M. David Favre, secrétaire général adjoint à la mobilité, DIME, M. Benoît Pavageau, Directeur de la Direction des transports collectifs, DGM, et M<sup>me</sup> Delphine Gabbaï, juriste, Direction des services généraux, DGM, ont assisté aux travaux de la commission.

## 1. Présentation de la résolution 627 par un signataire.

Le président passe la parole au député Lussi qui remplace le premier signataire. Il confirme que la résolution émane de M. le député Florey qui est imprégné, au quotidien, par la circulation en ville qu'il observe en tant que conducteur de trams.

M. Lussi signale que les cyclomoteurs légers, limités à 30 km/h et autorisés à utiliser les pistes et bandes cyclables, ont pratiquement disparus de la circulation, principalement remplacés par des scooters 50 cm<sup>3</sup>, que l'on peut conduire à partir de 16 ans.

Cette résolution est le résultat d'une réflexion empirique, qui permettrait d'améliorer la circulation en ville et la sécurité du trafic.

Il indique que les nouveaux vélos électriques, utilisant les aménagements cyclables, atteignent quasiment la vitesse des véhicules concernés par la résolution, dont la vitesse est limitée.

Un commissaire (MCG), rappelant que les 2 RM utilisent de facto les bandes cyclables, demande pourquoi la résolution est limitée aux motocycles dont le moteur ne dépasse pas le volume de 50 cm<sup>3</sup> et la puissance 11 kW. Il indique que l'utilisation de la bande cyclable est déjà autorisée pour tous les motocycles, à condition de rouler au pas. Il se montre tout à fait favorable à étendre ce mécanisme aux pistes cyclables. Il signale qu'il est préférable de cadrer des comportements qui se produisent, qu'on le veuille ou non, plutôt que de laisser une situation se développer sans base légale. Il rappelle que la cylindrée seule ne veut plus rien dire et propose en conséquence d'amender la résolution en augmentant la cylindrée maximale à 600 cm<sup>3</sup> et la puissance à 25 kW.

M. Lussi répond que la cylindrée et la puissance proposées par la résolution se base sur les normes du permis A1.

Un commissaire (R) déclare que toutes les initiatives permettant de fluidifier le trafic en ville doivent être accueillies favorablement. Il confirme qu'il s'agirait de légiférer sur une pratique existante, et qui se développe de façon parfois anarchique. Il annonce que la question est non pas la puissance du véhicule mais bien sa vitesse.

Un commissaire (Ve) s'étonne d'entendre que les véhicules deux-roues entravent la circulation et bloquent les trams. Il se demande comment la motion entend augmenter la sécurité, et en particulier celle des piétons et des cyclistes. Il affirme que la cohabitation entre les motos et les vélos sera problématique, et qui plus est celle entre les motos et les piétons aux endroits où une bande cyclable est tracée sur un trottoir. Il déclare que l'argument de l'habitude, « tout le monde le fait, alors autant l'autoriser », n'est pas

pertinent. Il signale en outre que ce raisonnement tendrait à autoriser les cyclistes à passer au rouge pour tourner à droite ou à augmenter la vitesse maximale sur les autoroutes.

Une commissaire (Ve) abonde dans le sens de son préopinant et ajoute qu'il ne faut pas oublier que la finalité des aménagements cyclables est de protéger les utilisateurs les plus fragiles. Par contre, elle trouverait plus pertinent de définir la catégorie des véhicules qui obtiendrait un droit nouveau en fonction de la vitesse plutôt que de la cylindrée. Elle indique qu'il est pénible pour un cycliste d'avaloir les gaz d'échappement des 2 RM au démarrage après que ceux-ci ont remonté une file de voitures à l'arrêt. Elle demande si les vélos ne seraient pas pénalisés par la nouvelle autorisation.

Un commissaire (L) annonce être favorable à la motion. Néanmoins, il juge qu'il faudrait ajouter quelques invites afin de rappeler que les vélos restent prioritaires sur ces pistes et de limiter fermement la vitesse (à 20 ou 25 km/h) des motocycles sur les pistes cyclables.

Un commissaire (MCG) indique que la question de la pollution n'est pas pertinente, car comme le nuage de Tchernobyl, la pollution ne s'arrête pas aux limites d'une piste cyclable. Il propose de rajouter une invite qui permettrait aux grosses cylindrées d'utiliser les voies bus.

M. Lussi précise que la résolution n'a pas pour but d'accélérer la circulation des trams, mais bien de fluidifier la circulation en générale. Il indique qu'un des buts de la résolution est de lancer des pistes de réflexion. Il se montre favorable aux demandes d'amendements exprimées par les commissaires. Il indique que les critères proposés par le texte, limiter l'autorisation aux véhicules du permis A1, permettrait de contrôler la mesure grâce aux plaques jaunes que portent ces véhicules.

M. Lussi rappelle que l'origine de la résolution est la sous-utilisation des bandes cyclables aux heures de pointes.

Une commissaire (PDC) trouve la motion très intéressante, mais rappelle qu'il faudrait insister fermement sur le fait que la priorité doit être accordée aux cyclistes. Elle indique qu'il faudra par ailleurs limiter la vitesse à celle du pas. Elle signale que les vélos sont souvent très prudents lorsqu'ils remontent une file de véhicules.

Une commissaire (S) juge la réflexion portée par la résolution intéressante. Elle fait un parallèle entre celle-ci et l'utilisation des bandes d'arrêt d'urgence (BAU). Elle rappelle cependant qu'il faudrait restreindre l'utilisation des aménagements cyclables aux moments et endroits où le trafic est dense, tout comme y limiter la vitesse. Elle se demande s'il ne faudrait

pas en conséquence élargir ces pistes. Elle trouve la restriction de cylindrée pas très pertinente.

M. Favre annonce en préambule que l'utilisation des aménagements cyclables dépend de la législation fédérale. Il indique qu'au cas où la Suisse autorisait ces pratiques, elle serait certainement la seule en Europe. Il signale que pour que la Confédération introduise un tel changement, il faudra que l'Assemblée fédérale partage les problèmes genevois (en termes d'incivilités, d'engorgement, etc.). M. Favre signale que la résolution entraînerait l'aggravation des problèmes actuels en termes de contrôle : types de motocycles, vitesse, priorité des cycles... Quant au fond, M. Favre indique que la résolution va à l'encontre de l'objectif des aménagements cyclables, dont le but est de protéger les utilisateurs de la chaussée roulant à faible vitesse. Il ajoute que le fait d'ouvrir les pistes cyclables reviendrait à anéantir les efforts engagés par l'Etat et les communes pour sécuriser ces aménagements depuis une vingtaine d'année.

M. Favre signale que contrairement à ce que prétend la résolution, les bandes et pistes cyclables ne sont pas sous-utilisées. Il rappelle à ce titre l'impressionnante croissance du trafic vélo. Il termine en insistant sur la sécurité des cyclistes, qui doit être la première priorité.

Une commissaire (Ve) signale que les anciens cyclomoteurs circulaient souvent à une vitesse inférieure à 30 km/h, ce qui facilitait la cohabitation avec les vélos. Elle estime que le permis A1 délivré à 16 ans doit être considéré comme un apprentissage de la conduite et que d'autoriser ces utilisateurs à utiliser les aménagements cyclables reviendrait à envoyer un mauvais signal. En conséquence, elle juge que la résolution a l'avantage de susciter un débat intéressant, mais se prononce contre.

Un commissaire (R) estime que le fait que les autres pays ne connaissent pas la mixité des pistes cyclables n'est pas un argument. Il déclare que la sécurité des plus vulnérables est l'élément prioritaire. En revanche, il estime que les 2 RM ne sont pas forcément moins vulnérables que les vélos. Il indique qu'il faudrait envoyer la résolution à Berne pour déterminer si des soutiens se manifestent.

Un commissaire (Ve) répond qu'il serait très dommage que les lois soient respectées uniquement lorsqu'elles sont contrôlées. Il estime en revanche que la raison du respect de la loi doit être sa pertinence et sa compréhension. Il estime que la finalité de la loi doit être la sécurité des cyclistes, qui justifie les aménagements cyclables. Il rappelle que tous les véhicules peuvent rouler sur les bandes cyclables, à condition de ne pas déranger les cyclistes. Il indique que le TF a conclu que le fait qu'une moto remonte une file par la droite

suffisait à déranger les vélos. Il rappelle encore que l'utilisation par les cycles des bandes cyclables est une obligation, même lorsqu'elles sont mal conçues.

M. Lussi répond à M. Favre que le contrôle serait possible, car la résolution s'adresse aux véhicules qui ont une plaque jaune. M. Lussi déclare qu'il est pertinent d'utiliser tous les moyens à disposition pour modifier la loi en son sens.

Un commissaire (MCG) confirme que le contrôle serait tout à fait possible, car la résolution cible un type de véhicule bien particulier. Il estime que le nombre de vélos sur les pistes cyclables est à mettre en perspective avec le nombre de scooters en général et celui qui roule sur les pistes cyclables en particulier.

Un commissaire (MCG) estime qu'un vélo à assistance électrique (VAE) est plus dangereux qu'un scooter, car celui-là roule très vite et de façon silencieuse. Il indique que si les motos décidaient du jour au lendemain de respecter la LCR, la circulation serait intégralement bloquée à Genève. Il estime préférable de définir un cadre législatif plutôt que de laisser la situation évoluer sans garde-fou. Finalement, il réitère sa proposition d'amender la résolution afin que le critère soit la vitesse, sans limitation de cylindrée ou de puissance.

## **2. Débat sur le fond, demande d'auditions.**

Le président ouvre les débats.

Un commissaire (Ve) rappelle que l'élément déterminant doit être la sécurité. Il propose l'audition de personnes spécialisées en la matière, par exemple le BPA. Il indique que la vitesse n'est pas le seul critère pour la sécurité des piétons. En effet, il rappelle que la masse doit être prise en compte. Il indique qu'un accident entre une moto à 30 km/h et un piéton a souvent de graves conséquences, et rappelle que la plupart des vélos roulent moins vite que 30 km/h. Il termine en déclarant qu'il doute qu'une telle limitation sera respectée.

Une commissaire (Ve) reconnaît que les VAE posent un problème de sécurité et que les motards partagent une partie des problèmes des cyclistes. Néanmoins, elle annonce que la modification proposée par la résolution favoriserait les scooters (et motos) au détriment des vélos, ce qu'elle ne juge pas souhaitable.

Un commissaire (MCG) rappelle qu'il n'est plus possible d'agrandir les chaussées à Genève et donc que tout réaménagement implique la favorisation d'un mode aux dépens d'un autre. Il estime que le statu quo n'est pas

défendable. Il est d'avis qu'aujourd'hui tout est fait pour que les motos utilisent les aménagements cyclables, sans pour autant vouloir légiférer sur la situation. Il se montre favorable à la suppression de l'invite affirmant que les aménagements cyclables sont sous-utilisés.

Un commissaire (R), au nom du groupe radical, annonce que ce dernier entrera en matière et qu'il souhaite approfondir les investigations. Il indique que l'argument de la sécurité des vélos est solide, tout comme celui de l'engorgement du centre. Il annonce que son groupe soutiendra un amendement qui introduirait la vitesse du véhicule comme critère, et non sa puissance. Il annonce qu'il y a trois raisons de respecter une loi : la peur de la sanction, le sens des responsabilités ou la volonté. Aussi affirme-t-il que les raisons du respect de la loi importent peu, pour autant qu'elle soit respectée. Il termine en affirmant qu'il serait peut-être bon que les cyclistes partagent un peu avec les autres usagers. Il se montre favorable à l'audition d'un spécialiste de la sécurité.

Le président demande aux commissaires s'ils ont des demandes d'auditions ou d'amendements.

Un commissaire (MCG) propose d'amender l'invite de la résolution comme suit : « de revoir la loi sur la circulation routière (LCR), du 19 décembre 1958, afin de permettre aux motocycles d'emprunter une piste cyclable en milieu urbain, tout en préservant la sécurité et la priorité aux cyclistes et à une vitesse n'excédant pas les 30 km/h la circulation des motocycles de faible cylindrée sur les bandes et les pistes cyclables. »

Du court débat engagé il ressort que, principalement, l'audition de la BSR est demandée

Le président met aux voix et l'audition de la BSR. Elle est acceptée à l'unanimité.

Le président annonce que d'autres auditions, comme par exemple celles du BPA, du TCS, pourraient être organisées, mais dans un second temps.

### **3. Audition du Capitaine André Dudan, Brigade de sécurité routière/DS**

Le président souhaite la bienvenue à M. Dudan et lui cède la parole.

M. Dudan déclare tout d'abord s'être attardé sur la nouvelle législation qui définit le terme de « cyclomoteurs » puisque même si le nombre de cyclomoteurs classiques a bien diminué, les vélos électriques font désormais partie des cyclomoteurs et leur augmentation est importante. Il précise que les vélos électriques qui ont une puissance maximale de 1000 Watts sont considérés comme des cyclomoteurs et les vélos électriques qui ont une

puissance inférieure à 500 Watts sont considérés comme des cyclomoteurs légers. Il ajoute que les cyclomoteurs légers ne sont pas immatriculés alors que les autres cyclomoteurs le sont. Il explique qu'il y a aussi une modification de la législation européenne concernant la conduite des motocycles.

En France, par exemple, il est possible de conduire dès l'âge de 16 ans une moto inférieure à 125 cm<sup>3</sup> et une puissance maximale de 11kW. Il ajoute qu'en Suisse, il y a des discussions concernant l'application ou non de ces nouvelles directives. Il rappelle que la proposition concerne l'utilisation des pistes et bandes cyclables par les motocycles légers, à savoir les scooters qui vont jusqu'à 35km/h. Il ajoute qu'il y a des portions de la chaussée qui sont moins utilisées par les gens qui pourraient l'utiliser (cyclomoteurs classiques), bien qu'il y ait une augmentation de 30% du trafic cycliste et un gros développement des vélos électriques qui utilisent ces voies. Dès lors, cela amène un changement d'affectation par rapport au type de véhicules qui l'utilisent mais avec une augmentation du nombre de cyclomoteurs, tels que définis par la législation. Il indique que le problème est qu'il y a plusieurs pistes cyclables à usage mixte où il y a des piétons, des cyclistes et des cyclomoteurs. En effet, il faut différencier les pistes cyclables et les bandes cyclables sur lesquelles d'autres types de véhicules peuvent circuler.

Concernant les accidents, il indique qu'il y a eu deux accidents mortels impliquant des cyclistes l'année dernière mais il n'y a pas de rapport direct avec piste ou bande cyclable, puisque ce n'est pas une masse critique pour faire des appréciations consolidées.

Le président demande si, pour les pistes cyclables et les bandes cyclables, il y a la même législation et les mêmes utilisateurs.

M. Dudan répond que les utilisateurs sont les cyclomoteurs et les cyclistes, mais les autres véhicules peuvent circuler sur les bandes cyclables lorsque la ligne est discontinue.

Le président comprend que les pistes cyclables ne sont utilisables que par les plaques vélomoteurs ou les vélos, mais pas par les vélos plaques jaunes.

M. Dudan répond que les scooters n'ont rien à faire sur les pistes cyclables. Il ajoute que pour les vélos triporteurs, quelques paragraphes du règlement sont différents par rapport aux vélos et aux cyclomoteurs mais il est possible d'aller sur les pistes cyclables.

Un commissaire (MCG) demande si cette résolution veut indirectement légaliser ce qui est pratiqué dans la vie de tous les jours, à savoir le fait que les scooters dépassent constamment par les bandes cyclables pour remonter les files de voitures. Malgré l'illégalité, il constate qu'il n'y a pas vraiment de

contrôle sur ce type d'infraction. Il demande si la police a les moyens de pratiquer ce type de contrôles.

M. Dudan répond que, pour les scooters, la police a tous les moyens nécessaires pour sanctionner, puisqu'ils n'ont pas le droit de remonter une file de véhicule. Toutefois, il faut dégager du personnel et du temps pour s'en occuper, mais des gens se font régulièrement attraper pour ce type d'infraction. Il ajoute qu'il y a aussi des campagnes où la police se focalise sur les conducteurs de motos ou de vélos. En revanche, le nombre de personnes sanctionnées ne correspond pas au nombre d'infractions commises.

Ce commissaire rappelle que l'idée de permettre l'utilisation des bandes cyclables à tous les véhicules non motorisés pour remonter une voie sans toutefois dépasser les 30 km/h avait été évoquée.

M. Dudan répond que la vitesse est très difficile à contrôler et qu'il faudrait modifier la LCR, ce qui représente un gros travail.

Le commissaire évoque les vélos électriques de faible puissance considérés comme des cyclomoteurs légers. Il constate qu'ils ne sont pas immatriculés contrairement aux vélos qui l'étaient avec la vignette assurance. Il demande si, au niveau du contrôle, il serait intéressant d'immatriculer ces véhicules afin de pouvoir les identifier.

M. Dudan répond que pour sanctionner une infraction commise par un cycliste, il faut pouvoir l'intercepter puisqu'il n'y a pas d'immatriculation. Après, la question est de savoir si la police commet une infraction en mettant en danger les autres usagers pour arrêter quelqu'un. Il ajoute que sur une plaque de vélo, il est difficile de déchiffrer les numéros et que, concernant l'augmentation de la taille, il y a des questions de sécurité et de normes.

Il est demandé si, dans l'hypothèse où l'utilisation des bandes cyclables par les cyclomoteurs légers est autorisée, il y aura une augmentation du risque par rapport à l'utilisation qui se fait illégalement aujourd'hui.

M. Dudan répond que les bandes cyclables peuvent déjà être franchies mais pas si la ligne est continue. Il ajoute qu'il y a aussi une question de réflexe et de perception des automobilistes à avoir par rapport à une nouveauté. Il pense que le facteur risque serait plus important. Par exemple, il explique que, dans les rues à sens unique, les gens n'ont pas forcément le réflexe en sortant de leur place de parking de regarder si un vélo arrive d'un côté ou de l'autre sur la bande cyclable. Concernant la circulation des scooters sur les pistes cyclables, il estime que le facteur risque serait extrêmement important puisque certaines pistes sont mixtes avec des piétons.

Une commissaire (PDC) demande si le fait de différencier les pistes et les bandes cyclables ne pourraient pas présenter un intérêt puisque les motos de maximum 50 cm<sup>3</sup> sont utilisées surtout par des jeunes et cela représenterait un endroit plus sécurisé qu'entre les voitures.

M. Dudan répond qu'il s'agirait effectivement d'une sécurisation des scootéristes qui l'utiliseraient, mais pas pour les autres usagers usuels. Il rappelle qu'un scooter peut monter jusqu'à 80km/h suivant les modèles. Dès lors, il y a une différence entre des utilisateurs qui circulent à basse vitesse et ces engins. Il souligne que l'idée est toujours de protéger le plus faible, à savoir les piétons et les cyclistes, et que le facteur gain de temps n'est pas prédominant.

Un commissaire (UDC) constate que, de plus en plus, les cyclistes quittent les pistes cyclables pour rouler sur les trottoirs. Il demande si cette tendance vient du fait que les pistes cyclables sont trop occupées.

M. Dudan répond que ce sont plutôt des phénomènes de gain de temps, de raccourci, etc. Il ajoute n'avoir jamais vu une piste cyclable encombrée qui obligerait à circuler sur un trottoir.

Le président évoque la résolution et demande la position de M. Dudan par rapport à cette proposition.

M. Dudan répond qu'il s'agit d'une mauvaise bonne idée. Il déclare que, pour les pistes cyclables, c'est beaucoup trop dangereux. Pour les bandes cyclables, il explique qu'en Europe il y a une tendance générale à favoriser le trafic des deux-roues motorisés et il y a aussi des demandes d'utilisation des voies de bus par les deux-roues. Il estime que c'est intéressant pour faciliter le temps de déplacement des deux-roues motorisés mais il y a trop de conséquences négatives par rapport à la sécurité des usagers traditionnels. Dès lors, il ne prendrait pas le risque.

S'agissant des scooters de moins de 50 cm<sup>3</sup>, un commissaire UDC demande s'il y a plus de dangerosité par rapport aux utilisateurs potentiels ou par rapport au véhicule lui-même.

M. Dudan répond que c'est le conducteur qui pose problème, qui doit être attentif et faire le nécessaire. Il ajoute qu'il y a des jeunes qui se comportent très bien au volant de deux-roues et des conducteurs qui ne veulent pas faire les efforts nécessaires ou ont oublié les bons comportements.

Suite à cette audition, le président remercie M. Dudan et en prend congé.

#### 4. Débats et décisions.

Le président ouvre le débat sur les remarques des commissaires.

Le commissaire (UDC) trouve que cette audition était nuancée, très claire et sans ambiguïté. Il propose donc de maintenir la demande à l'assemblée fédérale avec la modification de la LRC afin de permettre la circulation des motocycles de faible cylindrée sur les bandes cyclables. **Il souhaite toutefois supprimer le terme de « pistes cyclables ».**

Un commissaire (R) estime qu'au vu de la distinction entre les pistes et les bandes cyclables, il est possible d'ouvrir une porte pour les bandes cyclables, notamment pour désengager le trop plein, tout en ne dérangeant pas les cyclistes. Il déclare qu'il est peut-être moins dangereux de remonter sur une bande cyclable que de se faufiler entre les voitures. Dès lors, il soutient l'amendement de l'UDC.

Un commissaire (Ve) revient sur l'arrêt du TF. Il explique qu'il s'agissait d'une voiture qui tournait à gauche et d'une moto qui remontait la bande cyclable pour contourner la voiture. Il rappelle que, selon la LCR, il est interdit de remonter une file avec une moto alors que les vélos ont le droit s'il y a un espace suffisant, même s'il n'y a pas de bande cyclable. Dès lors, il déclare ne pas accepter cette résolution.

Un commissaire (MCG) déclare que le groupe MCG est favorable à ce type de résolution de par le fait qu'il y a actuellement une pratique non réglementée puisque la gendarmerie n'a pas les moyens de contrôler tous les véhicules qui remontent ces bandes cyclables. Il rappelle que l'idée d'une vitesse de dépassement avait été évoquée au sein de cette commission puisqu'un véhicule de faible cylindrée peut rouler à 80km/h et il est donc dangereux de l'autoriser à emprunter les bandes cyclables sans mettre de limitation de vitesse. Il propose de supprimer les mots « de faible cylindrée » et de mettre « ...sur les bandes cyclables tout en ne dépassant pas une vitesse de 30km/h ».

Un commissaire (PDC) estime que Genève est une ville où le problème est très aigu et où la protection des vélos est très importante. Il pense que si l'on autorise les deux-roues sur les bandes et pas sur les pistes cyclables, il y aurait des confusions puisque la plupart des personnes ne savent pas la différence entre les deux. Il évoque ensuite la question de l'intégration au trafic. Il explique qu'une moto de 50cm<sup>3</sup> qui monte à 80km/h s'intègre parfaitement dans le trafic automobile et ne doivent pas aller sur des bandes cyclables et dépasser des vélos qui roulent à 15-20km/h.

Pour ces raisons, il déclare être défavorable à cette résolution puisqu'elle n'atteint pas le but fixé en termes de sécurité.

Le président soumet aux votes des commissaires l'amendement du groupe UDC qui consiste à supprimer les trois mots « *et les pistes* » :

Oui : 9 (2 MCG, 1 UDC, 2 R, 2 L, 2 PDC)

Non: –

Abst.: 4 (1 S, 3 V)

Cet amendement est accepté.

La demande ainsi amendée est la suivante :

*de revoir la loi sur la circulation routière (LCR), du 19 décembre 1958, afin de permettre la circulation des motocycles de faible cylindrée sur les bandes cyclables.*

Le président soumet aux votes des commissaires l'amendement proposé par le groupe MCG :

*"supprimer les mots « de faible cylindrée »*

*et de mettre « ...sur les bandes cyclables tout en ne dépassant pas une vitesse de 30km/h »."*

Oui : 9 (2 MCG, 1 UDC, 2 R, 2 L, 2 PDC)

Non : (1 S, 1 V)

Abst.: –

Cet amendement est accepté.

La teneur de la demande à l'Assemblée fédérale ainsi modifiée est la suivante :

***« de revoir la loi sur la circulation routière du 19 décembre 1958 afin de permettre la circulation des deux roues motorisés sur les bandes cyclables sans pour autant dépasser la limite des 30km/h ou gêner les autres utilisateurs. »***

Le président soumet au vote des commissaires la prise en compte de la résolution 627 :

Oui : 7 (2 MCG, 1 UDC, 2 R, 2 L)

Non : 6 (1 S, 3 V, 2 PDC)

Abst. : –

Cette résolution est acceptée.

## 5. Conclusion

La résolution a été examinée sous tous les détails que les groupes représentés au sein de la commission entendaient éclaircir.

Le détail des propos et auditions tenues relaté dans ce rapport vous orienteront sur la décision majoritaire exprimée.

Pour ces raisons, la majorité de la Commission des transports vous recommande d'accepter la résolution 627 en vue de sa transmission à l'Assemblée fédérale.

*Catégorie: 2*

## **Proposition de résolution**

**(627)**

**pour demander l'ouverture des bandes et des pistes cyclables aux motocycles de faible cylindrée (*Résolution du Grand Conseil genevois à l'Assemblée fédérale exerçant le droit d'initiative cantonal*)**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève

vu l'article 160, alinéa 1, de la Constitution fédérale, du 18 avril 1999 ;

vu l'article 156 de la loi portant règlement du Grand Conseil de la République et canton de Genève, du 13 septembre 1985 ;

considérant :

- que la circulation automobile est extrêmement dense à Genève ;
- que les nouvelles catégories de permis de conduire limitent l'attrait des cyclomoteurs ;
- que les jeunes préfèrent attendre leurs 16 ans et obtenir un permis de conduire « A1 » ;
- que le nombre de cyclomoteurs mis en circulation et empruntant les pistes cyclables a fortement diminué ;
- que les bandes et les pistes cyclables sont sous-utilisées ;
- que les motocycles ne peuvent rouler ni sur les bandes cyclables délimitées par une ligne continue, ni sur les pistes cyclables ;
- que ces bandes et pistes cyclables pourraient être empruntées par des motocycles de cylindrée inférieure ou égale à 50 cm<sup>3</sup> et d'une puissance maximale de 11 kW,

demande à l'Assemblée fédérale

de revoir la loi sur la circulation routière du 19 décembre 1958 afin de permettre la circulation des deux roues motorisés sur les bandes cyclables sans pour autant dépasser la limite des 30km/h ou gêner les autres utilisateurs.