

*Date de dépôt : 18 octobre 2021*

## **Rapport**

**de la commission des transports chargée d'étudier le projet de loi de M<sup>mes</sup> et MM. Stéphane Florey, Virna Conti, Thomas Bläsi, Eliane Michaud Ansermet, Patrick Lussi, Eric Leyvraz, Marc Falquet, Patrick Hulliger, Christo Ivanov, André Pfeffer modifiant la loi sur les routes (LRoutes) (L 1 10) (Particularités techniques : routes et bandes cyclables)**

*Rapport de majorité de M<sup>me</sup> Fabienne Monbaron (page 1)*

*Rapport de minorité de M. Christo Ivanov (page 15)*

### **RAPPORT DE LA MAJORITÉ**

#### **Rapport de M<sup>me</sup> Fabienne Monbaron**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La commission des transports s'est réunie à 3 reprises en date du 8 juin et des 7 et 21 septembre 2021 pour étudier le projet de loi 12730. Les séances ont été présidées par M. Alexandre de Senarclens. Ont assisté à tout ou partie des travaux : MM. Jean-Luc Bourget, directeur de la signalisation et des marquages (OCT-DI), David Favre, directeur général (OCT-DI), Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs (OCT-DI), et Gérard Widmer, directeur de la direction générale Arve-Lac, (OCT-DI). Les procès-verbaux ont été tenus avec rigueur et précision par M<sup>mes</sup> Marina Péray, Eliane Monnin et Mariama Laura Diallo ; qu'elles en soient ici remerciées.

## **1. Présentation du projet par son auteur, M. Stéphane Florey**

M. Florey explique que ce projet de loi est assez simple et fait suite à l'extension sauvage des pistes cyclables, vite appelées « autoroutes à vélos ». L'UDC s'est alors penchée sur la question de la délimitation des largeurs des voies de circulation. Il a alors été constaté que la loi ne mentionnait pas de largeur minimale ou maximale des voies de circulation, mais qu'il existait tout un catalogue de normes qui concernent les aspects routiers. Partant de ces recommandations, l'UDC a examiné la pratique des autres cantons en la matière, et notamment de Berne, lequel a adopté une directive assez claire reprenant ces recommandations fédérales. Pour Genève, l'UDC a estimé que le meilleur moyen de clarifier ces aspects de largeurs des voies était de les inscrire dans la loi, et plus particulièrement dans la LRout.

Ainsi, les auteurs du projet de loi proposent d'introduire une disposition traitant des largeurs des voies, tant pour le trafic motorisé que pour les deux-roues, les bandes cyclables et les pistes cyclables. En effet, il paraît important aux auteurs du projet de loi de clarifier la situation et de montrer qu'à Genève il n'est pas possible de réaliser n'importe quel aménagement, dont certains, douteux, n'améliorent pas la vision des Chambres fédérales à l'égard du canton de Genève.

### ***Discussion et questions des députés***

Le président comprend que ces largeurs ne sont pas fixées dans la loi cantonale et qu'elles ne résultent que des règlements. Cependant, il demande si ces derniers ne se contentent pas de reprendre ce qui est prévu dans la LRout.

Sauf erreur de sa part, M. Florey répond que la loi fédérale ne mentionne pas spécifiquement les largeurs des voies de circulation, mais se base également sur ces fameuses normes d'ingénieurs. Les auteurs n'ont pas trouvé de loi précisant ces largeurs. Par ailleurs, il indique que le tableau inscrit à la fin du projet de loi présente les largeurs en vigueur dans le canton de Berne. Il s'agit d'un des règlements les plus clairs que les auteurs du projet de loi aient trouvé, avec une définition intégrée au sein d'une directive. Or, à Genève, les auteurs constatent que le département fait ce qu'il veut des directives, c'est pourquoi ils se voient contraints d'inscrire spécifiquement les volontés du Grand Conseil dans la loi.

Une députée PLR comprend que le projet de loi concerne uniquement les bandes cyclables, et non les pistes cyclables. Partant, elle demande s'il existe des normes de largeur pour les pistes cyclables.

M. Florey répond que la piste cyclable est une voie de circulation clairement séparée du reste de la chaussée. L'art. 34A est rédigé comme suit : « *Pour les routes cantonales et les routes communales principales, la largeur minimale d'une voie est fixée à 3,50 m. La largeur de base des voies de circulation ne comprend pas les lignes de bord et les bandes cyclables* ». Ainsi, une fois que les voies de circulation sont réalisées aux bonnes largeurs, il est possible de réaliser des pistes ou des bornes cyclables, selon la place restante.

La députée PLR demande s'il réside dans ce projet de loi une volonté de définir la largeur minimale pour les pistes cyclables en elles-mêmes.

M. Florey répond par la négative. Les auteurs souhaitent principalement régler la largeur des voies de circulation.

Une députée S demande d'où provient le choix du chiffre de 3, 50 m pour les voies de circulation.

M. Florey répond que cette largeur découle des recommandations précitées. En outre, il indique que les commissaires peuvent retrouver ces recommandations et règlements dessinant les voies de circulation, dont le RCVP-L 1 10.03, sous la forme de liens hypertextes dans le projet de loi.

La députée S demande si ce projet de loi élargirait certaines voies actuelles à Genève.

M. Florey répond qu'à première vue non, pas directement. Cependant, les auteurs du projet ne sont pas allés mesurer l'ensemble des voies de circulation du canton. Puisqu'il s'agit d'une recommandation que les auteurs jugent sensée, elle a été reprise pour l'inscrire dans la loi. Il serait toutefois possible d'introduire une disposition particulière pour les chaussées moins larges.

La députée S demande si l'entrée en vigueur d'une telle disposition contenant une largeur minimale de voie de circulation pourrait conduire à la suppression de voies de circulation pour les voitures.

M. Florey répond qu'il ne voit pas les choses ainsi.

La députée S pense que, si la route ne fait pas 7 m de large, alors une voie de circulation devra être supprimée ; il en irait de même si une bande cyclable voulait être créée.

M. Florey ne partage pas ces propos. D'après lui, en cas de manque de place, soit la route devra être élargie, soit un parcours alternatif devra être imaginé pour la création de bandes cyclables.

D'après la députée S, c'est un choix, un manque de largeur pourrait également entraîner la suppression d'une voie entière. Par ailleurs, elle

demande ce que les auteurs entendent par « deux-roues légers » dans l'art. 31B al. 1, formulé comme suit : « *Les bandes cyclables sont des voies réservées en priorité à la circulation des deux-roues légers sur une route* ».

M. Florey répond qu'il s'agit très clairement des vélos.

Un député PDC comprend qu'en théorie, pour les routes cantonales et communales principales, il serait nécessaire que la route fasse environ 9 m de largeur pour pouvoir accueillir à la fois des voies de circulation et des pistes cyclables. Or, d'après lui, il n'existe pas beaucoup de routes de cette largeur. Par conséquent, il serait nécessaire soit de supprimer une voie de circulation, ce qui n'est pas l'idée des auteurs du projet, soit de sérieusement élargir les routes pour pouvoir y créer des pistes cyclables.

M. Florey répond que les auteurs n'ont pas mesuré les routes, mais qu'il aura probablement des adaptations et des choix à faire par rapport à ce qui est proposé.

Le député PDC est d'avis que l'inscription de ces largeurs au sein de la loi rendrait les choses compliquées.

M. Florey pense qu'avec de la volonté, il devrait être possible d'aménager les routes correctement. En réponse aux propos des députées PLR et S, il accorde qu'il serait envisageable de modifier l'art. 34A et d'introduire des exceptions pour les voies traversant les villages, par exemple.

Un député Ve comprend de l'exposé de M. Florey que les auteurs réagissent aux pistes cyclables qualifiées d'« autoroutes » ou de « pistes de décollage ». Cependant, il a l'impression que les auteurs du projet ont davantage la volonté de conserver le nombre de voies de circulation, plutôt que de fixer la largeur d'une voie de circulation. Partant, il ne comprend pas en quoi ce projet de loi réalisera cette volonté. En effet, il n'empêchera pas le département ou les communes de supprimer des voies de circulation lorsque la largeur de la chaussée n'est pas suffisante.

M. Florey répond que ces aménagements de pistes cyclables étaient totalement incohérents sur certains tronçons. Selon lui, il n'est pas possible de prendre la décision de doubler voire de tripler une piste cyclable, soi-disant pour des raisons sanitaires, alors qu'un report sur le transport motorisé individuel a été constaté. De plus, M. Florey souligne que les personnes qui ont pris le vélo durant la période COVID ne sont pas les automobilistes, mais bien les personnes qui utilisaient auparavant les transports publics. Par ailleurs, il signale que, le 2 mars 2021, a paru un article sur l'explosion des demandes de permis moto. Or, ces personnes qui ont fait le choix d'acheter une moto contribuent à la fluidité du trafic, mais elles ne peuvent pas rouler sur les pistes cyclables. Selon lui, le cœur du

problème réside dans le partage des voies de circulation. Il s'agit donc de fixer des largeurs, afin de partager équitablement la chaussée entre les différents utilisateurs. D'après lui, les aménagements cyclables réalisés par le département contreviennent à l'art. 190 al. 3 Cst-GE, qui garantit le choix du mode de transport ; en élargissant une voie de circulation au profit d'une autre, l'esprit de l'art. 190 al. 3 Cst-GE n'est pas respecté.

Le député Ve fait remarquer que M. Florey n'a pas répondu à sa question. Il demande en quoi le projet de loi empêchera le département de supprimer une deuxième voie de circulation dédiée aux voitures.

M. Florey répond que les largeurs sont délimitées et que les autres aménagements ne pourraient être réalisés que s'il reste de la place. D'après lui, il y a des endroits où la chaussée permettrait de conserver deux voies de circulation si la piste cyclable était dessinée à 1,20 m.

Un député MCG demande si, dans l'idée de M. Florey, le bon modèle de largeur ressemble à l'aménagement réalisé à Henri-Dunant, à la hauteur de l'église catholique, où une voie de vélo est clairement séparée par un bornage simple.

M. Florey répond que, puisqu'il y a un marquage en relief clairement déterminé, il s'agit d'une piste cyclable. En outre, il lui semble que la largeur dépasse les 1,20 m. Ce qui pose problème avec cet aménagement, c'est la fin de la route, en direction du pont de la Coulouvrenière, avec le rétrécissement et la suppression d'une voie de circulation. Il s'agit là d'aménagements qui posent problème et que le projet de loi vise à empêcher.

Un député S revient sur le sujet de l'art. 190 al. 3 Cst-GE, qui garantit la liberté individuelle du choix du mode de transport. Il demande si, selon l'interprétation de M. Florey, cet article signifie que l'Etat doit garantir un accès de la voie verte aux véhicules individuels motorisés, par exemple, ou permettre aux trottinettes et vélos de circuler sur l'autoroute de contournement.

M. Florey répond que cet article ne donnerait en tout cas pas le droit de vouloir doubler les pistes cyclables sur la voie verte, comme demandé par certains milieux, au détriment des piétons. Il ajoute que la voie verte est une voie clairement définie pour la mobilité douce, et l'autoroute comme voie rapide. Il existe donc des classifications clairement établies.

## **2. Poursuite des travaux : auditions complémentaires**

Le président remercie M. Florey pour sa présentation. Les commissaires n'ayant pas d'autres questions, le président leur demande s'ils souhaitent formuler des demandes d'audition.

Un député PLR souhaiterait entendre le département sur ce sujet. En effet, il est d'avis qu'un certain nombre de points soulevés par M. Florey méritent des réponses, notamment ceux en lien avec les aménagements cyclables posés à la hâte il y a une année, sans consultation préalable. D'après lui, ce projet de loi soulève des questions pertinentes et légitimes. Pour le surplus, il n'a pas l'impression que les questions soient si politiques qu'elles en ont l'air, puisqu'il s'agit essentiellement de reprendre dans la loi un certain nombre d'éléments déjà présents dans le règlement. Il ne ressent donc pas le besoin de faire d'autres auditions que celle du département.

Pour compléter les propos du député PLR, le président aurait souhaité quelques développements juridiques sur la liberté d'action dont dispose le canton dans le domaine en question, car il lui semble qu'un certain nombre d'éléments sont déjà codifiés au niveau fédéral. Il serait donc nécessaire de déterminer si cette loi serait conforme au droit fédéral supérieur et quelles seraient ses implications au niveau juridique. Il demande si le département serait prêt à apporter une réponse dès la semaine prochaine.

M. Favre considère que ce délai serait trop serré pour répondre à l'ensemble des questions posées.

Selon le député PLR, il faut laisser le temps au département de se préparer, car plusieurs avocats dans la salle pourraient également s'adonner à un examen de cette loi. Il annonce déjà au département qu'il lui demandera, depuis l'introduction de ces larges bandes cyclables, quelle a été leur fréquentation par saison. En effet, il pense que ce projet pourrait aider la commission à trouver des solutions en ouvrant ou en fermant certaines voies cyclables, selon la fréquentation.

M. Favre ne voit pas de lien entre les pistes cyclables réalisées par le département et le fait d'inscrire des normes VSS dans la loi. Le département a déjà présenté plusieurs fois, à cette commission, un bilan des voies cyclables temporaires ; si nécessaire, une nouvelle présentation pourrait être organisée, mais elle ne différera pas de celles déjà dispensées. Ceci n'est toutefois pas le sujet de l'audition prévue au sujet des normes VSS. Il s'agit de sujets techniques que le canton souhaiterait inscrire dans la loi, sans que M. Favre n'en comprenne réellement le but. L'approbation d'un tel projet de loi n'empêchera pas le département de créer de nouvelles pistes cyclables provisoires, si nécessaire. Cependant, si l'inscription de ces normes VSS vise à avertir le département qu'il doit calmer le jeu concernant des aménagements réalisés de manière soudaine, mais pour répondre à des raisons sanitaires et en parfait légalité par rapport aux normes et lois existantes, alors il s'agit d'un autre débat. A ce propos, M. Favre précise que

ces pistes ont toutes été pérennisées, à l'exception de deux pour lesquelles des délais de recours n'ont pas été utilisés.

Le député PLR estime que les deux sujets sont étroitement liés. Il a simplement annoncé au département qu'il posera ce genre de questions lors de l'audition. Lorsque le département invoque des raisons sanitaires, lui considère qu'il s'agit de prétextes sanitaires.

Le président relève que le député PLR pourra poser ses questions, mais que l'audition ne portera pas sur ce sujet.

Un député S propose une audition du Bureau de prévention des accidents (BPA) dont le site internet présente une page dédiée à des routes plus sûres pour les vélos. Il trouverait intéressant d'entendre cet organisme.

Une députée Ve partage l'avis du député S. Elle trouve que le lien entre la sécurité et la largeur des bandes cyclables est assez facile à établir. Par ailleurs, elle voudrait savoir s'il y a eu un impact au niveau de ces bandes cyclables en termes de multimodalité. En effet, de récentes études ont montré que la population genevoise était plutôt multimodale.

Puisque le département effectuera des recherches juridiques, un député MCG souhaiterait que soit fournie la base légale utilisée pour la réalisation de voies sans distinction entre les bus et les vélos, qui ont entraîné l'apparition de voies de circulation autorisées aux vélos de 4 m ou 5 m de large.

Le président propose de cadrer les questions posées au département. Il s'agira principalement de demander une prise de position par rapport au projet de loi et d'obtenir des informations de nature juridique, afin de déterminer quelles sont les normes applicables aux routes cantonales et communales, ainsi qu'aux bandes cyclables. Il laisse le département se préparer aux questions annexes qui pourraient être posées. Par ailleurs, si la volonté de la commission est de revenir sur ces bandes cyclables, il serait possible d'auditionner à nouveau le département à ce sujet. Quant au BPA, le président trouverait plus utile de commencer par l'audition du département, puis de déterminer dans un second temps s'il conviendrait d'entendre le BPA. L'ensemble des commissaires partagent son avis.

### ***2.1 Audition de M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat, DI***

Le président rappelle que la commission a entendu le premier signataire de ce PL au mois de juin. La commission a souhaité un éclaircissement sur les normes et largeurs. Il cède la parole à M. Dal Busco.

M. Dal Busco explique que ceci est présenté sous un angle très technique, mais que c'est éminemment politique. Il n'est pas possible de marquer une

piste cyclable sur la moitié d'une voie routière. Tout ça a été régularisé entre-temps. Il lui semble que ce PL apporterait une rigidification des procédures qui ne serait pas de bon aloi.

Le président rappelle que le questionnement des commissaires était de savoir ce que prévoient les règles fédérales et cantonales et dans quelle mesure ce PL est compatible.

M. Widmer explique que les professionnels de la mobilité appliquent les normes VSS et que, lorsqu'il y a des recours ou des accidents, les juges regardent si elles sont respectées. Récemment, un arrêté du TF indique que les normes VSS doivent être utilisées. Certaines normes VSS sont intégrées à une norme fédérale et ont force de loi ; c'est notamment une des normes pour les passages piétons. Quand on choisit un gabarit routier, c'est en fonction de la largeur et du type de véhicules, des marges de mouvement et de sécurité, du fait de tenir compte d'une situation bidirectionnelle ou à sens unique, des délimitations latérales, de la vitesse réglementaire et de la hiérarchie du réseau routier. Il projette un exemple des tableaux qui synthétisent les normes VSS. En fonction du type de réseau et des véhicules, une multitude de possibilités existent pour les gabarits. Pour un tronçon à 50 km/h, les normes VSS indiquent 2,6 m sur le réseau secondaire pour des véhicules légers et 3,5 m sur le réseau primaire pour les poids lourds. La proposition qui serait faite avec des voies cantonales et communales principales ne correspond au réseau primaire et au réseau secondaire, donc les 3,5 m se rapportent à des circulations de poids lourds sur le réseau primaire. A certains endroits, quand on voit la situation locale, on voit qu'on peut passer de 4,8 m à 7 m selon que le croisement est possible ou non. Si on intègre des aménagements cyclables ou non, s'il y a des voies de bus ou non, les normes ne sont pas les mêmes. On doit s'adapter à la situation locale et c'est pour ça que cette proposition de PL semble trop rigide par rapport à la réalité des aménagements. Si on fixait qu'on devrait être à 3,5 m partout, ce serait un gabarit pour du 60 km/h à 80 km/h non adapté à une situation urbaine.

Le président comprend que ce n'est pas idéal pour l'Etat, mais il demande si c'est légal ou si ce serait contesté par la Confédération ou par un usager.

M. Widmer répond que, si on fait un axe à 50 km/h sur du réseau secondaire qui pourrait être une voie cantonale ou communale principale et qu'au lieu de faire un gabarit à 2,6 m on fait à un gabarit à 3,5 m, le gabarit qu'on a fait n'est pas pour du 50 km/h mais pour une vitesse supérieure. On pourrait leur reprocher d'avoir fait un gabarit beaucoup trop généreux pour des voitures devant rouler à 50 km/h et ils seraient partie de la responsabilité d'un accident.



Un député Ve trouve que ce PL cherche à péjorer la situation qui est prévue dans la norme. C'est pour garder de la place pour le trafic automobile, mais ça met en danger les automobilistes et les cyclistes. C'est une norme nationale SN et il voit mal qu'on dise qu'à Genève, en milieu urbain, on réduise les gabarits. Il pense que c'est contraire au droit.

M. Widmer confirme que son préopinant a raison sur le fait qu'on réduirait les gabarits des aménagements cyclables.

Le président demande s'il est possible d'avoir un avis de droit pour savoir si cette loi est conforme au droit supérieur.

M. Widmer répond par l'affirmative.

Le député Ve explique que la norme SN dit qu'il faut s'adapter selon la typologie des lieux notamment en prenant en compte les pentes ou les courbes, selon l'usage et la charge de trafic. Or là, on réduirait le potentiel et on irait dans la mauvaise direction en rendant la situation plus inconfortable.

Le président remercie MM. Dal Busco et Widmer de leur venue et en prend congé.

## ***2.2 Point de situation de M. Gérard Widmer, directeur, direction régionale Arve-Lac, OCT-DI***

Le président remercie M. Widmer de sa venue. Il rappelle que la question était de savoir si le PL 12730 était compatible avec le droit fédéral. Il lui cède la parole.

M. Widmer a informé la commission par e-mail que la juriste du département a analysé la conformité au droit fédéral pour le PL 12730. Si la législation fédérale ne prévoit effectivement rien en matière de largeur minimale/maximale des voies de circulation, la jurisprudence du TF (en tant que source du droit fédéral) a clairement indiqué que les normes établies par l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS) doivent, en règle générale, être utilisées (arrêts 1C\_279/2018 du 17 décembre 2018 consid. 4.3.1 ; 1C\_147/2015 du 17 septembre 2015 consid. 6.1.1). Les normes VSS ne doivent cependant pas être appliquées de manière trop rigide et schématique (cf. arrêts 1C\_255/2017 du 24 octobre 2017 consid. 4.8 ; 1C\_147/2015 du 17 septembre 2015 consid. 6.1.1). En conséquence, le PL 12730 peut être considéré comme contraire au droit fédéral.

Ainsi, M. Widmer déclare que le PL 12730 est contraire au droit fédéral, même si la législation fédérale ne précise pas les largeurs de voies. La jurisprudence récente du Tribunal fédéral cite à plusieurs reprises que les normes VSS doivent être appliquées et que c'est un élément important en cas

d'accident. Il est contraire au droit fédéral d'intégrer dans la législation cantonale des largeurs minimales ou maximales de voies.

Un député Ve déclare que le PL prévoit une réduction de 30 cm pour les minimums et maximums. Indépendamment du droit, il y a une problématique de sécurité.

M. Widmer le confirme. Il ajoute que même pour la voie de circulation à 3,5 m, suivant la vitesse réglementaire, on n'assurerait pas la sécurité, parce que le gabarit serait trop important notamment dans une zone 30. Le plus souvent, l'aménagement doit dicter la vitesse et ça doit être cohérent pour l'automobiliste.

Le président demande si les 3,5 m sont plus larges que ce que prévoient ces normes et si la bande cyclable entre 1,2 m et 1,55 m est plus courte que ce que prévoient ces mêmes normes.

M. Widmer acquiesce.

Un député MCG demande si on parle de la largeur d'une voie et non pas de deux voies.

M. Widmer répond par l'affirmative.

Le président comprend, selon le document reçu, que la largeur pour deux voies bidirectionnelles est de 6,4 m en localité et de 6,4 m ou 7 m hors localité. En zone 30, ça peut descendre à 5,7 m et, en zone 20, à 5,3 m.

M. Widmer précise que ça dépend des côtés du gabarit et du fait qu'il y a des obstacles ou non. En zone 20, on peut passer de 4,8 m à presque 6 m, en zone 50, et on est toujours dans les normes. Le nombre de possibilités est grand.

Un député UDC demande ce qu'il en est lorsqu'il y a des bandes cyclables, parce que l'art. 34B al. 3 précise que « hors localité et entre les voies de circulation, la largeur d'une bande cyclable marquage inclus est comprise entre 1,80 m (minimum) et 2,00 m (maximum) ». Il demande si l'al. 3 est juste.

M. Widmer répond que la largeur de 1,80 m est conforme aux normes. Il ajoute que, si on a la place et si la route est en pente en localité dans le sens de la montée, on aime donner plus de 1,55 m. Or, on serait contraint de dire que c'est 1,55 m et rien de plus. C'est pour cela que ce PL n'est pas conforme aux normes VSS, même s'il est largement inspiré de ces normes-là.

Un député Ve rappelle que c'est l'al. 2 qui pose principalement problème. Les autres éléments sont les types de véhicules et d'usagers qui circulent. Il y a une norme de gabarit pour les piétons, les vélos, les voitures et les camions

et une marge de sécurité, puis si c'est mono ou bidirectionnel ; tous ces éléments cumulés donnent la largeur de la voirie.

M. Widmer ajoute que, s'il y a un virage, on fait attention à donner plus de gabarit et, quand on ne peut pas donner ce gabarit-là, on préfère ne pas marquer d'aménagement cyclable pour ne pas donner de fausse sécurité.

Le président comprend que les normes VSS apportent de la souplesse en fonction des situations et que ce qui pose un problème au département et qui pourrait poser un problème juridique c'est le côté contraignant.

M. Widmer explique que dire que la largeur d'une voiture ne peut être que de 3,5 m n'est pas conforme à ce qui est fait dans de nombreux de quartiers. Ça empêcherait de faire des aménagements cyclables.

Le député Ve ajoute que la polémique porte notamment sur les couloirs de bus avec vélos et que c'est aussi normé. Quand un vélo est dans un couloir de bus, celui-ci doit pouvoir dépasser le vélo. Si on se limite à une voirie, on ne s'en sort pas.

M. Widmer explique que c'est d'ailleurs pour ça qu'à certains endroits, on n'a pas assez de gabarit pour faire une voie de bus et un aménagement cyclable juste à côté ; lorsqu'on a un gabarit de 4,5 m, on met les vélos dans la voie de bus.

Le député UDC prend l'exemple de la rue de Chantepoulet qui mesure en tout cas 4 m ou plus pour les bus, taxis et vélos.

M. Widmer précise que des mesures COVID y ont été faites. On a pris une voie pour les voitures complète et elle a été transformée en un autre aménagement. Si on devait refaire le projet, il n'y aurait pas ces gabarits-là pour les aménagements cyclables. Par exemple, la Ville réfléchit à un réaménagement de l'avenue du Mail, avec des gabarits cyclables moins généreux que les gabarits COVID.

Le député UDC reprend l'exemple de la rue de Chantepoulet. Il y aura bientôt la problématique de l'aménagement de la place Cornavin avec la circulation chamboulée. Il demande si c'est définitif ou s'il y aura des modifications sur ce tronçon.

M. Widmer répond que rien n'est jamais définitif. Il y a des réflexions en cours pour savoir s'il n'y aurait pas un marquage de l'aménagement cyclable séparé de la voie de bus, afin de bien identifier l'aménagement cyclable. Toutes les choses évoluent, notamment pour les marquages qui sont relativement faciles à modifier. Le plus délicat, c'est quand la Ville pose du phonoabsorbant, car les opérations de grattage se traduisent par une perte de qualité de l'isolation phonique. Lorsque l'on gratte à un endroit et que les

voitures roulent dessus, ça fait plus de bruit qu'à l'endroit non gratté. Quand la Ville pose ce type de revêtement, le projet de marquage a en principe été évalué pour être sûr qu'il soit juste de suite afin de maximiser la durée du phonoabsorbant.

Le député UDC explique qu'au niveau des arrêts de bus, ils font du dur pour éviter que ça ne creuse, et du phonoabsorbant est posé autour.

M. Widmer explique que le phonoabsorbant est plus mou que le goudron normal et, vu le poids des véhicules TPG, lors du freinage, ça pousse le goudron et ça fait des plis. Dans certaines rues où les bus sont venus après que le phonoabsorbant ait été posé, ça a fait des rigoles. Vers Bachet, il y a un endroit où le phonoabsorbant a été mal posé et le bus qui part sur la route des Jeunes a créé des ornières en une à deux semaines.

Le président remercie M. Widmer de sa venue et en prend congé.

### **3. Discussions de la commission**

Le président demande si les députés ont d'autres demandes sur ce PL ou si on peut en discuter et voter.

Un député PDC pense que ça ne sert à rien d'aller contre le vent en raison de l'incompatibilité avec le droit supérieur. Ce PL veut figer les choses pour éviter que ne se reproduise ce qu'il s'est passé nuitamment et il pense qu'il y a d'autres moyens pour arriver au même résultat. Il n'entrera pas en matière sur ce PL.

Un député Ve n'entrera pas en matière sur ce PL qui est illégal, et il ajoute qu'on ne peut pas imaginer une perte volontaire de sécurité.

Un député MCG estime qu'on peut arriver au même résultat par d'autres moyens et de manière légale. Il n'entrera pas en matière sur ce PL.

Une députée S indique que son parti n'entrera pas en matière non plus sur ce PL qui est non conforme au droit supérieur et difficilement applicable. Il fige une situation et veut limiter la possibilité d'extension du réseau cycliste sur les routes.

Une députée PLR se rallie aux propos de ses préopinants. Sachant que ces dispositions ne sont pas légales et que la sécurité serait mise à mal, elle refusera l'entrée en matière.

Un député UDC déclare qu'il votera l'entrée en matière de cet excellent PL.

## 5. Vote

Le président met aux voix l'entrée en matière sur le PL 12730 :

**L'entrée en matière du PL 12730 est refusée par 1 voix pour et 11 voix contre :**

Oui :	1 (1 UDC)
Non :	11 (2 PDC, 3 PLR, 3 S, 2 MCG, 1 Ve)
Abstentions :	—

*Catégorie de débat préavisée : II (30 minutes)*

## **Projet de loi (12730-A)**

**modifiant la loi sur les routes (LRoutes) (L 1 10)** (*Particularités techniques : routes et bandes cyclables*)

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève  
décrète ce qui suit :

### **Art. 1 Modifications**

La loi sur les routes, du 28 avril 1967, est modifiée comme suit :

### **Section 4 Particularités techniques (nouvelle) du chapitre II**

#### **Art. 34A Largeur des routes cantonales et des routes communales principales (nouveau)**

Pour les routes cantonales et les routes communales principales, la largeur minimale d'une voie est fixée à 3,50 m. La largeur de base des voies de circulation ne comprend pas les lignes de bord et les bandes cyclables.

#### **Art. 34B Largeur des bandes cyclables (nouveau)**

<sup>1</sup> Les bandes cyclables sont des voies réservées en priorité à la circulation des deux-roues légers sur une route. Elles sont signalées et délimitées du trafic général par un marquage longitudinal sur la chaussée.

<sup>2</sup> En localité, la largeur d'une bande cyclable marquage inclus est comprise entre 1,20 m (minimum) et 1,55 m (maximum).

<sup>3</sup> Hors localité et entre les voies de circulation, la largeur d'une bande cyclable marquage inclus est comprise entre 1,80 m (minimum) et 2,00 m (maximum).

### **Art. 2 Entrée en vigueur**

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la feuille d'avis officielle.

*Date de dépôt : 6 octobre 2021*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### **Rapport de M. Christo Ivanov**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Le projet de loi 12730 propose de modifier la loi sur les routes (LRoutes) (L 1 10) et plus particulièrement les particularités techniques liées aux routes et bandes cyclables.

Ce projet de loi fait suite à l'extension sauvage des pistes cyclables, vite appelées « autoroutes à vélos ».

Il s'agit de définir les largeurs des voies de circulation. Il a été constaté que la loi actuelle ne mentionnait pas de largeur minimale ou maximale des voies de circulation, mais qu'il existait tout un catalogue de normes qui concernent les aspects routiers.

Les pratiques diffèrent dans d'autres cantons, notamment le canton de Berne, lequel a adopté une directive assez claire reprenant ces recommandations fédérales.

Pour Genève, il a été décidé de clarifier ces aspects et de les inscrire dans la loi, et plus particulièrement dans la LRoute.

Les auteurs du projet de loi proposent d'introduire une disposition traitant des largeurs de voies, tant pour le trafic motorisé que pour les deux-roues, les bandes cyclables et les bandes cyclables.

Il paraît important de clarifier la situation et de montrer qu'à Genève il n'est pas possible de réaliser n'importe quel aménagement, dont certains, douteux, n'améliorent pas la vision des Chambres fédérales à l'égard du canton de Genève.

Le constat que tous les modes de transport sont indispensables a bien été entériné dans notre constitution genevoise qui garantit la liberté individuelle du choix du mode de transport (art. 190, al. 3).

En effet, pour garantir et développer notre mobilité à moyen et long terme, aucun mode de transport ne doit être discriminé pour des raisons idéologiques.

C'est pour toutes ces raisons que la minorité de la commission des transports vous demande d'accepter l'entrée en matière sur le PL 12730 et de le voter.