

Proposition présentée par les députés :
M^{mes} et MM. Stéphane Florey, Eric Bertinat,
Antoine Bertschy, Marc Falquet, Christo Ivanov,
Christina Meissner, Céline Amaudruz, Eric
Leyvraz, Patrick Lussi

Date de dépôt : 1^{er} juillet 2010

Proposition de résolution **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**

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 cm³ et d'une puissance maximale de 11 kW,

demande à l'Assemblée fédérale

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 et les pistes cyclables.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Affirmer que la circulation automobile dans notre canton est problématique relève de la lapalissade. Cela est flagrant : nous sommes de plus en plus nombreux sur nos routes. Cette hausse de la circulation motorisée s'explique par l'augmentation de la population, mais résulte également de l'accroissement de la demande de mobilité de notre société contemporaine. En outre, malgré l'amélioration de la desserte du canton en transports publics, la demande en transport motorisé individuel ne diminuera pas.

Le trafic motorisé se compose principalement de voitures, mais également d'autres véhicules qui occupent moins la chaussée comme les motocycles et les cyclomoteurs. Les cyclomoteurs, il n'y a pas si longtemps de cela, constituaient une part importante des utilisateurs des bandes et des pistes cyclables.

Or, depuis le 1^{er} avril 2003, de nouvelles catégories de permis de conduire, adaptées à celles de l'Union européenne, sont entrées en vigueur en Suisse. Celles-ci sont divisées en trois catégories principales comportant des sous-catégories auxquelles viennent s'ajouter des catégories spéciales. Parmi ces nouvelles catégories, la catégorie « A1 » permet aux jeunes dès 16 ans de conduire des motocycles n'excédant pas 50cm³ et d'une puissance maximale de 11 kW. Ainsi, beaucoup de jeunes préfèrent attendre leurs 16 ans et obtenir un permis de conduire de la catégorie A1, plutôt que le permis pour cyclomoteurs « M », qu'ils peuvent obtenir dès l'âge de 14 ans. Ces modifications ont contribué à la baisse significative du nombre d'usagers de cyclomoteurs. D'après les statistiques fédérales, le nombre de cyclomoteurs en Suisse représente, pour 2009, que 35,25% du parc de 1990 et diminue d'année en année¹. A Genève, on ne comptait plus que 2597 cyclomoteurs en 2009 alors qu'il y en avait encore 35 270 en 1980².

Ainsi, le réseau genevois de bandes et de pistes cyclables n'est utilisé que par les vélos et quelques rares cyclomoteurs. Il n'est pas rare d'observer aux

¹ Source : Office fédéral de la statistique

http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/11/03/blank/key/fahrzeuge_strasse/bestand.html

² Ibid.

heures de pointe des pistes cyclables désertes jouxtant des routes saturées. L'utilisation rationnelle du domaine public voudrait que l'on transfère vers les pistes cyclables une partie des véhicules qui se prêtent à une circulation sur celles-ci.

Alors que les conducteurs d'autres véhicules peuvent rouler sur les bandes cyclables délimitées par une ligne discontinue (art. 40, al. 3 de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière), ces derniers ne peuvent pas, *a contrario*, emprunter les bandes cyclables délimitées par une ligne continue, ce que l'art. 74, al. 5 de l'ordonnance sur la signalisation routière confirme. De plus, les motocyclistes ne sont pas autorisés à rouler sur les pistes cyclables, car elles sont réservées aux cyclistes (art. 43, al. 2 de la loi sur la circulation routière).

Pourtant, une partie des motocycles de faible puissance et de faible cylindrée pourrait utiliser ces aménagements cyclables sans gêner ou nuire à la sécurité des cyclistes et cyclomotoristes. Tel est le cas des motocycles pouvant être conduits dès l'âge de 16 ans, vu que leur cylindrée est limitée à 50 cm³ et leur puissance à 11 kW. Les conducteurs de ces motocycles verraient leur temps de parcours diminué au quotidien, puisque n'étant pas mêlés au restant dans la circulation. Enfin, la répartition des véhicules sur la chaussée s'en trouverait améliorée puisqu'en présence de bandes et de pistes cyclables, seuls les motocycles disposant d'une certaine puissance et cylindrée côtoieraient voitures, autobus, camions et autres véhicules imposants.

Au vu de ce qui précède, nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les députés, à réserver bon accueil à la présente résolution.