



*Date de dépôt : 24 avril 2023*

## **Rapport**

**de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de Florian Gander, Patrick Dimier, Ana Roch, Francisco Valentin, Thierry Cerutti, Jean-Marie Voumard, François Baertschi pour une solution rapide aux problèmes du stationnement des deux-roues motorisés**

*Rapport de majorité de Philippe de Rougemont (page 3)*

*Rapport de première minorité de Christo Ivanov (page 32)*

*Rapport de deuxième minorité de Fabienne Monbaron (page 33)*

## **Proposition de motion (2812-A)**

### **pour une solution rapide aux problèmes du stationnement des deux-roues motorisés**

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

- que depuis le 1<sup>er</sup> novembre 2021 la tolérance envers le stationnement des deux-roues motorisés est terminée ;
- que depuis cette date 7000 contraventions ont été émises uniquement durant les 3 semaines qui ont suivi ;
- qu'il n'y a pas d'alternatives en suffisance pour stationner les deux-roues motorisés ;
- qu'il existe une différence de traitement en faveur des vélos qui, eux, ne sont pas soumis à des contraventions en se parquant sur les trottoirs,

invite le Conseil d'Etat

- à procéder à un accroissement majeur des places 2RM dans le canton de Genève ;
- à mettre en place de toute urgence l'adaptation du stationnement cantonal en créant des places de stationnement mixtes ;
- à faire en sorte que ces cases soient clairement identifiables sur la voie publique ;
- à rendre à nouveau mixtes 2RM-vélos les places de stationnement équipées d'agrafes.

## RAPPORT DE LA MAJORITÉ

### Rapport de Philippe de Rougemont

La commission des transports a étudié cette motion lors de trois séances (des 30 août et 4 octobre 2022 et du 31 janvier 2023) sous la présidence de M. Thomas Wenger. Les procès-verbaux ont été tenus par M. Maurice Sila et M<sup>me</sup> Lara Tomacelli, que nous remercions de leur travail.

#### Table des matières

1. Introduction.....	3
2. Présentation de M. Florian Gander, auteur.....	4
3. Audition de M. Serge Dal Busco, conseiller d’Etat – DI, M. David Favre, directeur général, OCT – DI, M. Gérard Widmer, directeur, OCT – DI, et M <sup>me</sup> Julie Theodas, ingénieure, OCT – DI .....	5
4. Discussion et vote sur la motion .....	10

#### 1. Introduction

Les deux-roues motorisés (ci-après 2RM) comportent des avantages et des inconvénients selon que l’on en soit l’usager ou que l’on soit riverain de leur circulation ou de leur stationnement sur l’espace public.

Les politiques publiques visant la promotion de la convivialité, de la qualité de l’air, des espaces publics, de la quiétude et de la protection du climat misent sur le développement de la mobilité douce et des transports publics pour répondre aux besoins de déplacements de la population et absorber la réduction de 40% du trafic automobile, comme prévu par le Conseil d’Etat pour 2030.

L’augmentation de la population résidente ainsi que des places de travail sur le territoire exerce une pression croissante sur le domaine public qui, lui, ne croît pas, mais risquerait de diminuer si on observait un afflux de 2RM qui viendraient y stationner.

Une politique de fin de tolérance des 2RM sur les trottoirs a été mise en place par les autorités, suite à la création sur voirie de 6534 places supplémentaires dédiées au stationnement des 2RM entre 2014 et 2021. Ces

places ont été installées dans des emplacements du domaine public qui ne causent pas d'entraves pour les usagers. La politique adoptée par le Conseil d'Etat comporte aussi un report de stationnement actuellement situé sur voirie vers les ouvrages (parkings souterrains), avec 580 places ajoutées entre 2018 et 2021. Ces chiffres ont été fournis par le département des infrastructures dans la présentation (annexée) en réponse au projet de motion que nous traitons ici.

Les résultats de cette politique sont un domaine public optimisé pour toutes et tous, ce qui améliore la qualité de vie des habitants et des usagers. On observe aussi une augmentation du ratio de places de stationnement sur voirie par rapport au nombre d'immatriculations à Genève, passant de 0,18 place de stationnement par 2RM immatriculé en 2014 à 0,23 aujourd'hui. En comparaison avec le ratio de 0,11 pour les voitures, il est bien plus aisé de garer un 2RM qu'une voiture.

## **2. Présentation de M. Florian Gander, auteur**

M. Gander introduit sa motion en observant qu'il y a eu, dernièrement, un serrage de vis par rapport aux deux-roues motorisés sur les trottoirs, qui a mené à une accélération des contraventions. Cela manque de cohérence selon lui, car les conducteurs de deux-roues motorisés se verraient forcés à tourner 30 minutes avant de trouver une place, ce qui augmente la pollution. M. Gander souhaite des solutions rapides, et il avait notamment proposé de faire des places aujourd'hui réservées aux seules voitures, aussi accessibles aux deux-roues motorisés ; l'on pourrait mettre jusqu'à cinq deux-roues motorisés sur une place. En 2013, année d'une autre motion de M. Gander sur le sujet, il devait y avoir une augmentation massive du nombre de places pour deux-roues motorisés, car il y avait à l'époque 60 000 deux-roues motorisés, et 12 000 places pour ces véhicules. Certes, les deux-roues motorisés sont polluants, mais l'électromobilité progresse, et est soutenue par la Confédération, par la création de stations de recharges sur tous les périphériques autoroutiers de Suisse. Yamaha et Kawasaki, par exemple, se sont engagés à ne plus construire de motos thermiques d'ici 2035.

M Gander relève en outre que les amendes constituent une forme d'impôt déguisé, étant donné que le manque de places rend impossible de se garer légalement. Mettre en place des places mixtes ne bloquerait pas les automobilistes, mais permettrait d'accommoder rapidement les deux-roues motorisés.

M. Gander introduit ensuite la question des stationnements pour vélos. La majorité des places vélos ne leur seraient en fait pas réservées, faute de signal en ce sens. Ce n'est en effet pas le marquage au sol qui fait foi, pourtant il y a

souvent, sur ces places, des agrafes installées servant uniquement pour les vélos. M. Gander propose donc de mettre ces agrafes ailleurs, et de laisser ces places à l'usage mixte. Aujourd'hui, les places pour deux-roues motorisés sont utilisées par les vélos, mais les places vélos, même sans panneau d'affichage, ne sont pas utilisées par les deux-roues motorisés.

Les député-es ne posent pas de questions à M Gander.

### **3. Audition de M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat – DI, M. David Favre, directeur général, OCT – DI, M. Gérard Widmer, directeur, OCT – DI, et M<sup>me</sup> Julie Theodas, ingénieure, OCT – DI**

M. Dal Busco rappelle le contexte de la fin de la tolérance concernant le stationnement sur les trottoirs des deux-roues motorisés, et le constat des motionnaires qu'il manque, de ce fait, un grand nombre de places deux-roues motorisés. Il confirme ce constat, ainsi que la création de places dédiées aux deux-roues motorisés. Le magistrat indique que les choses se sont très bien passées avec la fin de la consultation. Le problème est venu du fait que beaucoup d'usagers pensaient, de bonne foi, que parquer leur véhicule sur le trottoir était légal. Le malentendu était tel qu'à différents endroits, comme devant Uni-Dufour, il y avait de nombreuses motos garées sur le trottoir, alors que des places étaient libres à côté, des places ayant été créées en anticipation de la fin de la tolérance.

M<sup>me</sup> Theodas apporte des chiffres clés. Il existait, en 2020, 13 500 places sur voirie en ville de Genève, ainsi que 1300 places dans les parkings en ouvrage des zones denses de Genève et Carouge. Ce dernier chiffre passe à 1800 sur l'ensemble du canton, concernant les parkings gérés par la Fondation des parkings. Depuis 2014, il y a eu deux campagnes massives de création de places de stationnement : la première, de 2015 à 2018, a mené à la création de plus de 2500 places, et la deuxième, de 2018 à 2020, a créé plus de 1600 places de stationnement pour les usagers.

La disponibilité de places de parking est mesurée par le ratio de places de stationnement sur voirie par rapport aux immatriculations. L'OCT fournit un ratio de 0,11 place pour les voitures, et 0,23 place pour les deux-roues motorisés. Il est donc plus facile de trouver une place en deux-roues motorisé qu'en voiture.

Une campagne de sensibilisation a en outre suivi la campagne de création de places de stationnement, pour communiquer toutes les zones qui ont vu l'offre augmenter au centre du canton.

Les invites deux et trois demandent des places mixtes utilisables à la fois par les voitures et les deux-roues motorisés. A ce sujet, différentes questions

se posent, à commencer par le fonctionnement de ce type de places, à savoir si elles seraient utilisables en tout temps ou uniquement à certains moments de la journée ou de la semaine. Ensuite, si l'on souhaite vraiment maximiser l'utilisation de ces stationnements mixtes, il faudrait marquer ces places au sol et les réserver avec une signalisation verticale. En effet, faute de marquage, le risque est que les deux-roues motorisés se garent de manière anarchique et gênent le stationnement des voitures. Une proposition en ce sens à la plage des Eaux-Vives avait été abandonnée.

Concernant la quatrième invite, qui demande de supprimer les agrafes, M<sup>me</sup> Theodas rappelle que les agrafes sont importantes pour sécuriser le stationnement des vélos, qui sont suffisamment légers pour être facilement enlevables, ainsi que pour réserver des cases à ces derniers. La suppression de ces agrafes serait envisageable dans des lieux précis, où il serait possible de replacer ces vélos autre part.

A la première invite, le DI répond que le nombre de cases deux-roues motorisés a déjà été augmenté de manière importante, tant sur voirie qu'en ouvrage.

Aux invites deux et trois qui parlent de places mixtes, la création de celles-ci créerait le risque trop élevé que la mise en œuvre soit anarchique et que les gens ne comprennent pas bien.

Concernant la dernière invite, la suppression des agrafes est en effet possible, à condition qu'il y ait une possibilité pour repositionner le stationnement vélo à côté.

### *Questions des député-e-s*

Un député (MCG) se dit surpris par les chiffres arrondis de la présentation. Ensuite, il dénonce une interprétation négative de la motion, le DI interprète la dernière invite qui demande à supprimer les agrafes, alors que ladite invite demande simplement à avoir une mixité cycles – deux-roues motorisés.

M. Dal Busco explique que les chiffres ronds ne dénotent pas d'une légèreté du DI, mais une volonté de simplicité ; si les députés souhaitent les chiffres à l'unité près, ils peuvent l'avoir. L'invite 4, quant à elle, a effectivement été interprétée, mais ce qu'il faut retenir est que l'offre de stationnement moto a augmenté de 28% depuis 2014, et est aujourd'hui suffisante. De surcroît, le ratio entre le nombre de places et le nombre d'immatriculations a aussi augmenté.

M. Dal Busco souhaite répondre au discours qui demande à favoriser les deux-roues motorisés, car ce serait un moyen de transport plus vertueux que la voiture. En termes d'occupation d'espace public, c'est vrai, mais en termes

d'accidentalité, c'est tout à fait faux, tandis qu'en termes d'émissions polluantes, c'est très contestable. De surcroît, il y a la question du bruit, pour lequel les deux-roues motorisés posent un gros problème, et ce même quand ils sont homologués. En conséquence, le DI estime que favoriser encore plus les deux-roues motorisés n'est pas souhaitable.

M. Widmer explique que le DI inclut dans sa lecture la première phrase de l'avant-dernier paragraphe de l'exposé des motifs : « cette motion demande également la suppression des agrafes sur les places réservées aux vélos ».

Une députée (PLR) appuyée par un député (MCG) souhaite recevoir le détail des places de stationnement, avec le nombre de signalisations, verticales ou non, et les différentes sortes de places, dont de nouvelles émergent régulièrement.

M. Fournier explique que, selon l'ordonnance sur la signalisation routière, seule la signalisation verticale fait foi. En conséquence, si un panneau vertical indique « stationnement interdit aux deux-roues motorisés », seuls les vélos peuvent se parquer, mais en l'absence d'un tel panneau, les motos ont le droit de stationner sans encourir de verbalisation.

Un député (PLR) a l'impression qu'il y a une tension supplémentaire pour la recherche de place de stationnement pour deux-roues motorisés depuis la fin de la tolérance, avec de surcroît une augmentation du nombre d'utilisateurs de vélos. Il trouverait intéressant de recevoir les notes communiquées à l'époque, en plus d'un condensé de ces questions-là ainsi que de l'évolution de la situation depuis la fin de la tolérance.

M. Fournier explique que 2000 places deux-roues motorisés ont été créées depuis le début de la législature, avec un taux de places par mode de transport bien plus élevé que pour la voiture. En outre, suite à la fin de la tolérance, il y avait eu 6200 verbalisations environ le premier mois, suite à quoi ce nombre a chuté de plus de 40% en un mois seulement. Le département reçoit des demandes d'habitants par rapport à certains quartiers, qui mènent parfois à convertir des places voitures en places deux-roues motorisés.

Un député (PLR) pointe que le nombre d'amendes infligées ne reflète pas la disponibilité des places, mais les comportements changés pour éviter les amendes. Le député estime donc que cet indicateur n'est pas pertinent. Concernant les places vélos, il y a un grand nombre d'agrafes qui ne sont régulièrement pas occupées.

M. Gander rappelle que sa motion « Véhicules deux-roues motorisés ou nouvelles vaches à lait. Stop à une répression sans discernement » avait été déposée en 2011. Ladite motion demandait qu'un inventaire régulier soit présenté, avec le nombre de places. Le député aimerait maintenant savoir

combien de véhicules ont été immatriculés ces 9 dernières années, et combien de places ont été créées dans le même temps.

### *Au sujet du plan d'action 2020-2025 du DI*

M<sup>me</sup> Theodas expose que la politique du stationnement est l'un des piliers de la politique de mobilité du canton, et est élaborée en coordination avec les autres politiques, qu'il s'agisse des transports individuels, des transports collectifs, de la mobilité douce ou des transports de marchandises. Le département des infrastructures (DI) doit élaborer des plans d'action, prévus par la loi, qui définissent les actions et objectifs que le canton et ses partenaires mettront en œuvre dans la thématique concernée.

M<sup>me</sup> Theodas rappelle qu'un premier plan directeur du stationnement avait été réalisé en 2012, avant d'être suivi du premier plan d'action pour la période 2013-2019 ; c'est ce dernier qui est en cours d'actualisation en fonction de l'évolution des enjeux.

Le nouveau plan d'action a été élaboré avec différents partenaires, regroupés au préalable lors d'une journée de concertation.

M<sup>me</sup> Theodas explique que le premier grand axe d'action, qui s'intitule « agir pour les objectifs du plan climat cantonal », est composé de deux actions phares qui doivent permettre de limiter l'usage de la voiture individuelle afin de valoriser l'espace public. Il s'agit de travailler en ce sens à travers la révision du règlement de stationnement sur fonds privés (RPSFP), ainsi que sur l'offre de stationnement public, à travers un travail sur la tarification du stationnement.

Concernant les vélos, l'action se greffe sur le cadre du plan d'action sur la mobilité douce. Il est prévu de créer 2500 places vélos, notamment au centre-ville, sur le domaine public, et plus de 3000 dans les parkings en ouvrage. Il y a aussi un travail de stationnement sur fonds privés à mener, notamment avec la révision du RPSFP, dans lequel les ratios consacrés aux vélos vont considérablement augmenter.

L'action 12 concerne le stationnement des deux-roues motorisés, pour lesquels l'offre a considérablement augmenté ces dernières années. L'idée va être de continuer à sensibiliser les usagers au respect des bons comportements du stationnement ainsi que de faire une veille sur l'offre. Il n'est cependant pas prévu à ce jour d'augmenter l'offre sur le domaine public.



## Questions

Le président demande combien d'associations ont été consultées sur le RPSFP, et combien de réponses a reçues le DI.

M. Widmer répond qu'entre 60 et 80 associations ont été consultées, dont 14 ont répondu.

M. Favre ajoute que le CODEP avait aussi pu émettre des remarques en amont.

Un député (MCG) note que 2500 places supplémentaires sont prévues pour les vélos cargos, qui dépassent de plus d'un mètre les places pour vélos standard ou deux-roues motorisés. Le commissaire demande donc quel sera le traitement réservé à ces vélos particuliers. Le député demande en outre si la perte de gain due au remplacement de places voitures payantes par des places pour vélos gratuites a été calculée. En effet, les amendes d'ordre et les parcomètres représentent une rentrée d'argent importante pour l'Etat.

M. Dal Busco pointe que beaucoup de places ont été converties en stationnement vélos, mais aussi en stationnement deux-roues motorisés, qui ne sont pas monétarisés non plus. En réalité, le DI s'adapte à la demande sans se préoccuper des conséquences financières.

M. Favre remarque que les recettes des horodateurs sont récupérées par les communes et non par le canton.

M. Widmer explique que l'OCT est en discussion avec les associations du domaine, afin de tester des places de stationnement en épi pour vélos cargos sur les places voitures. Certains types de vélos cargos peuvent se mettre sur des places vélos normales, d'autres non ; cela dépend beaucoup de leur configuration. La problématique est cependant la même que pour les places livraison, à savoir qu'il faut trouver où les placer, et qu'il est impossible de satisfaire tout le monde.

Une députée (PLR) demande s'il est exact que, quand une place voiture est transformée en place moto, il n'y a pas de compensation.

M. Favre répond qu'effectivement, dans ce cas, la place n'est pas supprimée mais son affectation est changée ; il n'y a donc pas de compensation.

Le président note que le plan d'action stationnement est parfois ambitieux et tourné vers des objectifs d'avenir. Le stationnement est en effet l'un des axes les plus importants pour réguler le trafic motorisé, et pour mettre en œuvre le plan climat cantonal avec pour objectif de diminuer de 40% d'ici 2030 les trajets en véhicule individuel motorisé. Le président demande si le plan

d'action est suffisant pour atteindre les objectifs très ambitieux prévus pour 2030.

M. Dal Busco rejoint le président sur le caractère extrêmement ambitieux des objectifs du plan climat cantonal. Le DI essaie de faire son maximum pour se donner les chances d'y arriver, malgré les innombrables difficultés.

#### **4. Discussion et vote sur la motion**

Un député (MCG) indique que son parti soutiendra cette motion dont le but est d'apaiser les tensions entre les deux-roues non motorisés et les deux-roues motorisés. La M 2812 souhaite trouver un moyen de désengorger les places de véhicules des deux-roues motorisés. Il rappelle que les deux-roues motorisés thermiques sont en train de passer aux deux-roues motorisés électriques.

Un député (Ve) indique que, pour son parti, le texte ne va pas dans le sens des politiques publiques du canton. L'effet phonoabsorbant est nul sur les deux-roues motorisés. L'électrification des deux-roues motorisés est hypothétique. Enfin, l'accélération exceptionnelle de ces véhicules alimente le stress urbain et met le piéton en danger. Les Verts s'opposent à ce texte, car ils ne souhaitent pas favoriser l'utilisation des deux-roues motorisés.

Le député (MCG) demande si la motion parle de véhicules en circulation ou immobilisés.

Le député (Ve) répond qu'il est question des places de stationnement pour les deux-roues motorisés qui augmenteront l'attractivité de ce type de véhicule et ses conséquences.

Une députée (S) indique que les socialistes s'y opposent, car la première invite veut accroître de façon majeure les places des deux-roues motorisés dans un espace public contraint. Elle trouve la motion inopportune quant aux enjeux actuels qui demandent de procéder au développement d'autres types de mobilité avec un meilleur impact carbone.

Un député (EAG) explique que son parti refusera cette motion. Pour les mêmes raisons que déjà évoquées, mais aussi pour la troisième invite qui redemande la mixité des places vélos et deux-roues motorisés. Cette invite pose problème, car il faut des infrastructures dédiées à encourager la pratique du vélo qui est meilleure en termes de santé publique et de lutte contre le réchauffement. De manière générale, il faut fournir un effort sur la voirie pour diminuer le trafic automobile et mettre à profit la mobilité douce et les transports publics.

Un député (UDC) annonce que son parti soutiendra cette motion, il évoque le report modal de la voiture sur les motos. Il y a plus de 60 000 motos à

Genève et elles passeront progressivement aux motos électriques. En revanche, il pense aussi que la quatrième invite est problématique. Il pense que le proposant devrait déposer un amendement le cas échéant en plénière.

Une députée (PLR) constate qu'il manque des stationnements pour les motos, son parti est en faveur de cette motion. Cependant, le PLR pense que les deux premières invites sont suffisantes pour améliorer les places et les répartir. Elle déposera un amendement pour supprimer les deux autres invites.

Un député (PDC) est partagé. Il admet que les deux-roues motorisés provoquent des nuisances, mais elles sont moindres que celles d'un quatre-roues motorisé. Il serait favorable à la création de parkings en sous-sol pour les deux-roues motorisés. Il réserve son vote.

Le président met aux voix la demande de suppression de l'invite n° 3 proposée par la députée (PLR) :

Oui : 8 (1 UDC, 4 PLR, 2 Ve, 1 S)

Non : —

Abstentions : 7 (2 PDC, 2 MCG, 2 S, 1 EAG)

***L'amendement est accepté, l'invite n° 3 est supprimée.***

Le président met aux voix la demande de suppression de l'invite n° 4 de la M 2812 par la députée (PLR) :

Oui : 11 (1 UDC, 4 PLR, 1 PDC, 2 Ve, 2 S, 1 EAG)

Non : 1 (1 MCG)

Abstentions : 3 (1 PDC, 1 MCG, 1 S)

***L'amendement est accepté, l'invite n° 4 est supprimée.***

La députée (PLR) demande la suppression des termes « de toute urgence » sur l'invite n° 2 :

Oui : 3 (2 PDC, 1 S)

Non : 3 (2 MCG, 1 UDC)

Abstentions : 9 (4 PLR, 2 Ve, 2 S, 1 EAG)

***L'amendement est refusé.***

Le président met aux voix la M 2812 ainsi qu'amendée :

Oui : 7 (2 MCG, 1 UDC, 4 PLR)

Non : 7 (1 PDC, 2 Ve, 3 S, 1 EAG)

Abstentions : 1 (1 PDC)

***La M 2812 est refusée.***

# MOTION 2812 POUR UNE SOLUTION RAPIDE AUX PROBLÈMES DU STATIONNEMENT DES DEUX-ROUES MOTORISÉS

COMMISSION DES TRANSPORTS –  
4 OCTOBRE 2022



Département des infrastructures  
Office cantonal des transports

03/01/2023 - Page 1

## SOMMAIRE

1. Rappel des invites
2. Chiffres clés
3. Places de stationnement mixtes : Voiture/2RM
4. Places de stationnement 2R mixtes : 2RM/vélos
5. Position du DI

## 1. INVITES

- > Procéder à un accroissement majeur des places 2RM dans le canton de Genève.
- > Mettre en place de toute urgence l'adaptation du stationnement cantonal en créant des places de stationnement mixtes.
- > Faire en sorte que ces cases soient clairement identifiables sur la voie publique.
- > Rendre à nouveau mixtes 2RM-vélos les places de stationnement équipées d'agrafes.

03/01/2023 - Page 3

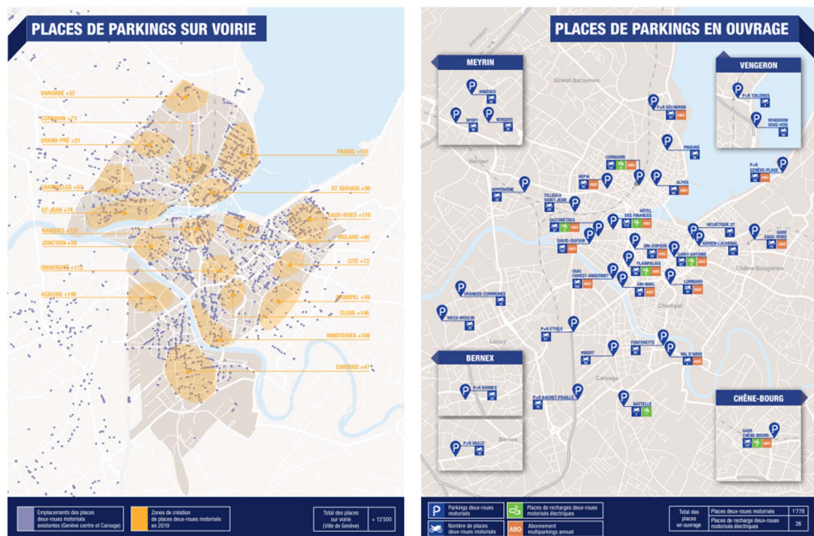
## 2. CHIFFRES CLÉS 2RM

immatriculations	2014	2020	2021
Voitures de tourisme	219'636	218'952	216'744
2014-2020		-684	
Motocycles	53'162	59'516	60'332
2014-2020		+6'354	

- > **Places existantes en 2020**
  - 13'500 sur voirie (Ville de Genève)
  - 1'300 en ouvrage dans les zones denses de Genève et Carouge (près de 1'800 sur l'ensemble du canton)
- > **Depuis 2014 : +4'200 créées sur voirie (essentiellement Ville de Genève)**
  - 2014-2018 : 2'600
  - 2019-2020 : 1'600
- > **Entre 2018 et 2020 : +580 places créées en ouvrage**
- > **Ratios places sur voirie / immatriculations à Genève**
  - 0.11 place voiture par immatriculation voiture
  - 0.23 place 2RM par immatriculation 2RM
  - En comparaison à 2014 : 0.18 place 2RM par immatriculation 2RM
  - Ratio plus favorable pour les 2RM que pour les TIM (sur voirie) et meilleur qu'en 2014

03/01/2023 - Page 4

## PLACES 2RM EXISTANTES (CENTRE DENSE) : VOIRIE ET EN OUVRAGE



## 3. PLACES DE STATIONNEMENT MIXTES : VOITURE/2RM

### ➤ Places voiture utilisables par des 2rm ?

- **Question qui se posent :**
  - places utilisables pour les 2RM lorsqu'elles sont vides, fonctionnement ?
  - à certains moments de la journée ? de la semaine ? de l'année ?
- **Si le souhait est de maximiser l'utilisation d'une place voiture par des 2RM, il faudrait :**
  - marquer des cases 2RM au sol,
  - les réserver aux 2RM via une signalisation verticale.
- **Sans marquage & réglementation :**
  - risque élevé que les 2RM se garent de manière désordonnée,
  - et que le stationnement des voitures soit gêné.

Proposition test à la plage des Eaux-Vives : abandonnée

## 4. PLACES DE STATIONNEMENT 2R MIXTES : 2RM/VÉLOS

### > Agrafes à vélos

#### ▪ Rôle

- Sécuriser le stationnement vélos.
- Réserver certaines cases 2R aux vélos uniquement.
- Éviter le stationnement voiture sur des cases deux-roues vides.



*Places 2R mixtes 2RM/vélos :  
avec agrafes*

03/01/2023 - Page 7

### > Agrafes à vélos

#### ▪ Suppression

- envisageable aux endroits où une solution alternative peut-être trouvée (module vélos sur voirie ou places vélos sur trottoirs),
- NB : en 2019-2020, la Ville de Genève a profité de l'augmentation massive de places 2RM pour déplacer les places vélos sur les trottoirs quand cela était possible. La volonté est de séparer au maximum le stationnement des vélos et des 2RM.



## 5. POSITION DU DI

### INVITE 1

Procéder à un accroissement majeur des places 2RM dans le canton de Genève



L'offre en stationnement 2RM a largement été augmentée depuis 2014 avec un bon important en 2019-2020.

### INVITES 2 et 3

Mettre en place de toute urgence l'adaptation du stationnement cantonal en créant des places de stationnement mixtes.



Risques de stationnement anarchique 2RM / voiture. Difficulté de mise en œuvre/compréhension.

Faire en sorte que ces cases soient clairement identifiables sur la voie publique

### INVITE 4

Rendre à nouveau mixtes 2RM-vélos les places de stationnement équipées d'agrafes.



Supprimer les agrafes uniquement quand il est possible de créer des places vélos sur trottoir (séparation 2RM/vélos).



# PLAN D' ACTIONS DU STATIONNEMENT 2020-2025

COMMISSION DES TRANSPORTS 4 OCTOBRE 2022



Département des infrastructures  
Office cantonal des transports

06/10/2022 - Page 1

## SOMMAIRE

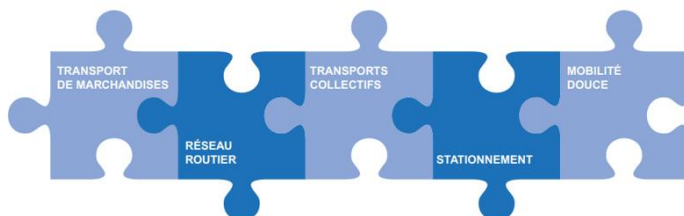
1. POLITIQUE DU STATIONNEMENT
2. ÉLABORATION DU PLAN D' ACTIONS 2020-2025
3. AXES THÉMATIQUES ET ACTIONS ASSOCIÉES
4. PLANNING ET COORDINATION

## 1. POLITIQUE DU STATIONNEMENT

### > POURQUOI UN NOUVEAU PLAN D'ACTIONS DU STATIONNEMENT ?

#### **Politique du stationnement**

Elle constitue un des piliers de la politique de mobilité du Canton (établie en coordination avec les politiques des TIM, TC, MD et transports de marchandises).



06/10/2022 - Page 3

## 1. POLITIQUE DU STATIONNEMENT

### > POURQUOI UN NOUVEAU PLAN D'ACTIONS DU STATIONNEMENT ?

#### **Qu'est ce qu'un plan d'actions ?**

- Prévus par la loi.
- Document qui définit les actions et objectifs que le Canton et les partenaires doivent mettre en place de manière pluriannuelle (4 ans ou plus).

#### **Plan d'actions du stationnement**

- Plan directeur du stationnement 2012.
- Plan d'actions du stationnement 2013-2019.
- Actualisation nécessaire au vu des enjeux et objectifs qui ont évolué (climat...).

06/10/2022 - Page 4

## 2. ÉLABORATION DU PLAN D'ACTIONS 2020-2025

- Élaboré en concertation avec les partenaires concernés
- S'inscrit dans le cadre du plan climat cantonal renforcé adopté par le Conseil d'Etat en juin 2021 qui prévoit une forte réduction des déplacements en transport individuel motorisé
- 3 axes thématiques comprenant 13 actions (dont 2 actions phares)



5

## 13 ACTIONS DONT 2 ACTIONS PHARE

- Action 1** Adapter l'offre de stationnement privé aux nouveaux enjeux de la mobilité (RPSFP)
- Action 2** Agir sur la tarification tous modes et toutes offres
- Action 3** Agir sur le stationnement dans les entreprises
- Action 4** Accompagner les nouvelles formes de mobilité
- Action 5** S'appuyer sur l'offre privée pour équilibrer l'offre globale
- Action 6** Utiliser le stationnement comme outil pour agir sur la mobilité dans les nouveaux projets urbains
- Action 7** Utiliser le stationnement en ouvrage pour libérer l'espace public
- Action 8** Agir sur l'offre des macarons de stationnement
- Action 9** Répondre à la demande en stationnement de courte durée y compris pour les professionnels
- Action 10** Adapter l'offre P+R à l'évolution urbaine
- Action 11** Agir sur le stationnement vélos
- Action 12** Agir sur le stationnement deux-roues motorisés
- Action 13** Agir sur le stationnement pour les personnes à mobilité réduite

# EXEMPLE D'UNE FICHE D'ACTION

AME C – Usagers

## ACTION 10

### Adapter l'offre P+R à l'évolution urbaine

#### CIBLES DE L'ACTION



#### MODES CONCERNÉS



#### PORTEURS DE L'ACTION

SDI  
Fondation des Parkings

#### ACTEURS IMPLIQUÉS

Communes  
CFF  
Autorités vaudoises et françaises

#### RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- Convenances d'ingénierie Etat de Genève - Fondation des Parkings
- Facilité de crédit immobilière (CCI - Fondation des Parkings)
- Plan vélocit cantonal renforcé 2020

#### LIEN AVEC D'AUTRES ACTIONS

- Action 4
- Action 8
- Action 11

#### ANNEXE À CONSULTER

- Annexe 2 Carte des P+R du canton de Genève

#### OBJECTIF DE L'ACTION

- Inciter au report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs ou le vélo.
- Maîtriser le stationnement pénalisant dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs et développer les parcs-relais P+R à une échelle régionale et transfrontalière.
- Garantir l'accessibilité aux services, aux commerces et aux activités de loisir.
- Assurer une certaine flexibilité des usages, lorsque c'est possible, afin de reconverter les P+R en stationnement habitants.

#### DESCRIPTION DE L'ACTION

Avec l'augmentation prévue de la capacité des P+R (environ + 100% à l'horizon 2027 sur le Grand Genève), cette action permet de favoriser la multimodalité et réduire les prestations kilométriques effectuées en transport individuel motorisé. L'action répond ainsi à des mesures du plan climat cantonal 2030 qui visent à renforcer le transfert modal global à l'augmentation du nombre de places P+R (pour limiter l'entrée des véhicules en ville) et favoriser le développement des multimodalités vers ces P+R (pour éviter de la circulation inutile au centre de l'agglomération).

L'utilité d'un P+R varie avec le temps et l'évolution du tissu urbain : en effet cet objet a du sens en périphérie urbaine, pour permettre aux automobilistes de terminer leur trajet en transports publics ou en vélo. La désignification de certains secteurs du Canton rend la localisation d'anciens P+R obsolète nécessitant d'adapter ces derniers à cette évolution urbaine.

#### STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Préciser le développement de l'offre P+R, en coordination avec les autorités vaudoises et françaises.
- Faire connaître l'offre.
- Revoir les critères d'attribution des places suite à la mise en service du Léman Express (LEX).
- Vautour les P+R sous-utilisés en les ouvrant à d'autres usages (accès aux détenteurs de macarons...).
- Réalocater les P+R trop proches du centre-ville ou n'étant plus d'intérêt suite à la mise en service du LEX (P+R les Mouilles, P+R Mollatelles etc.) ou d'autres infrastructures de transport structurantes.
- Développer une offre de P+R journaliers, pour des usages professionnels ponctuels ou irréguliers.
- Développer des services dans les P+R (gar exemple : consignes, espaces de co-working, conciergerie, hubs de services partagés pour le dernier kilomètre).
- Tester le fonctionnement d'un P+R inversé : un habitant du centre-ville qui utilise rarement sa voiture journal la laisse garer pélagrière dans un P+R peu utilisé.
- Harmoniser le fonctionnement des P+R du canton avec les P+R des CFF. Réflexion avec la Fondation des Parkings sur la possibilité qu'elle reprenne des quotas de places P+R dans ses P+R-hubs.
- Prévoir une offre de P+R adaptée sur certaines gares du LEX.

#### EXEMPLE À OBSERVER

- P+R Mollatelles** : en service depuis avril 1991, cet ouvrage de 380 places a été implémenté à l'époque en bout de ligne du tram 12. Depuis, l'urbanisation du secteur, le déploiement de nouvelles lignes structurantes de transport public (BIBUS sur route Blecheres/Malagnou, prolongement du tram à Annonasse en service depuis décembre 2019) et le déploiement d'autres offres P+R à proximité (P+R Sous-Moulin de 500 places) ont rendu cette localisation en partie obsolète. La Fondation des Parkings a donc ouvert cet ouvrage au stationnement habitants et visiteurs, sur la base d'une tarification attractive.

#### HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

Moyen terme, long terme

#### PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- Canton de Genève
- Agglomération Grand Genève

#### CHIFFRES CLÉS

- 22 P+R
- 3416 places P+R (Su 2021)

38

39

# AXES THÉMATIQUES ET ACTIONS

### 3. AXE A : AGIR POUR LES OBJECTIFS DU PLAN CLIMAT CANTONAL

#### Deux actions phares

- Pour limiter l'usage de la voiture individuelle tout en valorisant l'espace public à d'autres fins que le stationnement, agir autant sur :
  - **l'offre de stationnement privée** via l'adaptation du règlement relatif au stationnement sur fonds privés (RPSFP) avec une baisse des ratios.
  - **l'offre de stationnement publique** en travaillant sur la tarification des macarons et des horodateurs avec la volonté de reporter le stationnement sur voirie dans les ouvrages.

Action 1 : RPSFP

Action 2 : tarification

Action 3 : stationnement dans les entreprises

Action 4 : nouvelles formes de mobilité

06/10/2022 - Page 9

### AXE A : AGIR POUR LES OBJECTIFS DU PLAN CLIMAT CANTONAL

## ACTION 1

### Adapter l'offre de stationnement privé aux nouveaux enjeux de la mobilité (RPSFP)

#### OBJECTIF DE L'ACTION

- Utiliser le stationnement comme levier pour agir sur les pratiques de mobilité pour répondre aux enjeux du plan climat cantonal, en différenciant les besoins de stationnement liés aux logements et ceux liés aux activités
- Réduire l'emprise des espaces de stationnement.

06/10/2022 - Page 10

## RPSFP - PRINCIPALES MODIFICATIONS

- Réduction linéaire des **ratios voitures / 2rm** pour toutes les zones
- Réduction plus forte pour les **activités (-30%)** que pour les **logements (-20%)**
- Modification du **périmètre** de certaines zones
- Augmentation des **places vélos** exigées dans toutes les zones
  - pour les logements : min. 3 places/100m<sup>2</sup> (au lieu de 1.5 pl /100m<sup>2</sup>)
  - pour les activités : 1-2 places/100m<sup>2</sup> (au lieu de 0.5 pl / 100m<sup>2</sup>)
    - dont : 30% des places pour les visiteurs
    - 10-20% de places pour vélos spéciaux
    - 30 % de places avec raccordement électrique

*Cette augmentation forte du nombre de places à réaliser va représenter un défi pour les constructeurs, notamment pour trouver des solutions innovantes, par exemple des vélostations dans les quartiers. Même s'il est toujours souhaité l'application des recommandations de l'OFROU en matière de proximité des places vélos, il est à présent admis qu'une partie de l'offre pourra se réaliser sur l'espace public proche.*

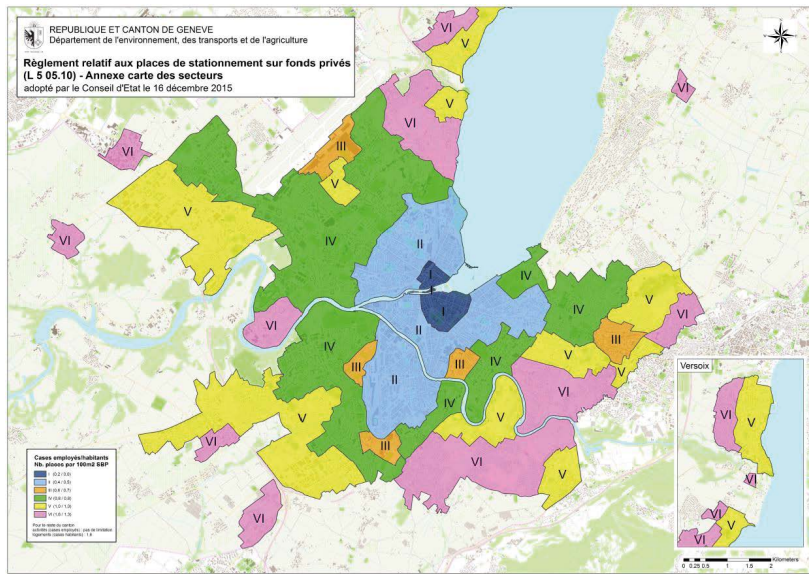
06/10/2022 - Page 11

## RPSFP - AUTRES ADAPTATIONS 2022

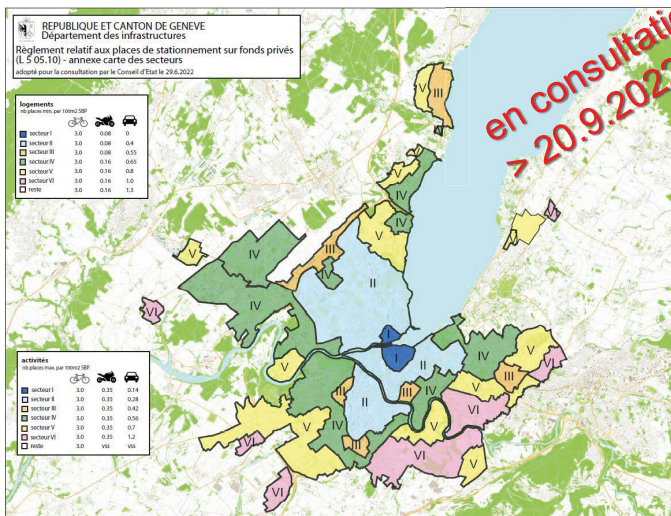
- Infrastructures pour **recharge électrique** (sia 2060)
- **-30% lup dès le plq** quasi obligatoire
- **Mutualisation** comme mode de gestion privilégié
- **Élargissement à 500m** du périmètre de prise en compte des places disponibles
- **L'inscription d'un principe de maintien de l'affectation des places** telle que prévue dans l'autorisation de construire, afin d'éviter des phénomènes de sous-location à des pendulaires
- **Résidences étudiantes** : places vélos en fonction du nombre d'étudiants et pas du nombre de chambres
- Dérogation pour **surélévation** étendue à tous les secteurs
- **Stratégie densification zone 5** (art. 19 LaLAT)

06/10/2022 - Page 12

## VERSION 2015



## VERSION 2022



## AXE A : AGIR POUR LES OBJECTIFS DU PLAN CLIMAT CANTONAL

### ACTION 2

#### Agir sur la tarification tous modes et toutes offres

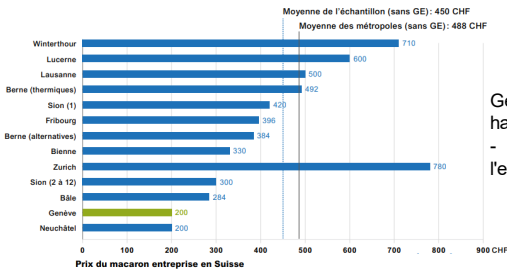
##### OBJECTIF DE L'ACTION

- Définir une nouvelle stratégie de tarification du stationnement sur voie publique, tant pour les horodateurs que pour les macarons.
- Mettre en place la nouvelle tarification dans les parkings de l'Etat suite à l'adoption de la nouvelle politique de stationnement en novembre 2020.
- Rendre opérationnelle la nouvelle politique tarifaire des parkings de la Fondation des Parkings (2021) visant à rendre le stationnement horaire en ouvrage plus attractif et facilitant le stationnement des professionnels.
- Examiner les modalités de développement d'une tarification plus incitative dans la perspective du plan climat cantonal, aussi sur domaine privé.
- Coordonner l'action avec les mesures de gestion du stationnement pour les modes autres que la voiture individuelle (2RM, vélos).

06/10/2022 - Page 15

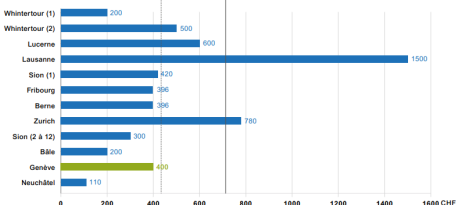
## TARIFS MACARONS : CONSTATS

Prix du macaron habitant en Suisse



Genève a le prix du macaron habitant le moins cher en Suisse :  
- cohérence par rapport au coût de l'espace public ?

Moyenne de l'échantillon (sans GE): 491 CHF  
Moyenne des métropoles (sans GE): 719 CHF



Genève est nettement en-dessous  
De Lausanne et Zurich, mais similaire  
à Berne, Fribourg, etc.

06/10/2022 - Page 16



## TARIFICATIONS : ORIENTATIONS

- Augmenter le tarif du macaron habitants afin de réduire le différentiel avec le stationnement privé.
- Prévoir des tarifs différenciés en fonction de la distance au centre-ville (2 ou 3 zones différentes).
- Adapter le macaron "entreprises" afin de distinguer entre les professionnels devant se déplacer et ceux se garant proche de leur entreprise.
- Adapter les tarifs horodateurs pour inciter les automobilistes à se garer dans les parkings publics.
- Prévoir une tarification adaptative de certains parkings publics pour les détenteurs de macarons trouvant difficilement une place sur voie publique.

06/10/2022 - Page 17

## AXE A : AGIR POUR LES OBJECTIFS DU PLAN CLIMAT CANTONAL

### ACTION 3

#### Agir sur le stationnement dans les entreprises

##### OBJECTIF DE L'ACTION

- Mettre en œuvre la nouvelle stratégie de l'Etat en termes de PMob (adoptée par le Conseil d'Etat le 29 octobre 2020). Lien avec la fiche 2.7 du plan climat cantonal (promouvoir les plans de mobilité pour les entreprises et les collectivités publiques).
- Lancement du label Ecomobile (septembre 2022)
- Encourager les PMob interentreprises, dans des zones bien identifiées afin de mutualiser l'offre, les tarifications et les services.
- Rendre systématique la mise en place de PMob d'entreprise / interentreprise dans le cadre des nouveaux projets urbains afin de dimensionner l'offre de stationnement.

06/10/2022 - Page 18

## AXE A : AGIR POUR LES OBJECTIFS DU PLAN CLIMAT CANTONAL

### ACTION 4

#### Accompagner les nouvelles formes de mobilité

##### OBJECTIF DE L'ACTION

- Accompagner harmonieusement l'émergence de nouvelles formes de mobilité en offrant les solutions de stationnement dont elles auront besoin.

L'innovation technique fait émerger des véhicules et usages nouveaux, qui vont se diffuser et se renforcer ces prochaines années :

- Au rang des véhicules : voitures électriques, vélos à assistance électrique, vélos-cargos, trottinettes (électriques ou non), gyropodes, tricycles ou quadricycles.
- Parmi les usages : auto-partage, covoiturage dynamique, vélos en libre service/vélos partagés etc.

Il y a un véritable enjeu à traiter ce sujet (sans traitement, risque de frein à la pratique ou de stationnement anarchique).

Par ailleurs, depuis le 01.01.21, un nouveau symbole a été introduit dans l'OSR, à savoir « Station de recharge » (OSR 5.42) indiquant que la surface concernée ne peut être utilisée que pour la recharge de véhicules à propulsion électrique (art. 65, al. 13 et 14 OSR).

06/10/2022 - Page 19

## AXE B – VIE URBAINE

- L'espace public libre devient une ressource de plus en plus rare et convoitée.
- Le stationnement occupe une partie de l'espace public au détriment d'autres usages qui permettraient d'améliorer la qualité de vie des usagers.
- Une optimisation du stationnement est souhaitable et nécessaire pour laisser plus de place aux autres usages et usagers.
- Ce principe doit tenir compte de l'ensemble de l'offre, à la fois privée et publique, en surface et en ouvrage.

**Action 5 : offre privée pour équilibrer l'offre globale**

**Action 6 : stationnement dans les nouveaux projets urbains**

**Action 7 : stationnement en ouvrage pour libérer l'espace public**

06/10/2022 - Page 20

## AXE B – VIE URBAINE : 3 ACTIONS ÉTROITEMENT LIÉES À L'ESPACE PUBLIC

### ACTION 5

**S'appuyer sur l'offre privée pour équilibrer l'offre globale**

#### OBJECTIF DE L'ACTION

- Libérer de l'espace public sur voirie et permettre des usages autres que le stationnement automobile.
- Maximiser l'usage des places de stationnement existantes.

### ACTION 6

**Utiliser le stationnement comme outil pour agir sur la mobilité dans les nouveaux projets urbains**

#### OBJECTIF DE L'ACTION

- Encourager le report modal par la mise en place de facilités de stationnement pour les modes les plus vertueux.
- Utiliser les leviers du stationnement pour libérer l'espace public de la présence des voitures.
- Coordonner les besoins d'emprises sur la voie publique (terrasses de restaurants et cafés installées sur des places de stationnement).

### ACTION 7

**Utiliser le stationnement en ouvrage pour libérer l'espace public**

#### OBJECTIF DE L'ACTION

- Libérer de l'espace public sur voirie et permettre des usages autres que le stationnement automobile.
- Déployer et développer la stratégie de compensation des places.
- Equilibrer l'espace rue, utiliser les possibilités de compensation du stationnement pour réorganiser/améliorer l'intégration urbaine du stationnement.

06/10/2022 - Page 21

## AXE C – USAGERS

- Usagers très variés en termes de :
  - profils (habitants, pendulaires, visiteurs des commerces, etc.),
  - véhicules (voitures, véhicules de livraison, deux-roues motorisés, vélos et VAE etc.),
  - horaires (courtes, moyennes et longues durées).
- Ces différents usagers ont des besoins spécifiques, tout en convoitant parfois les mêmes places de stationnement.
- L'ambition est donc d'offrir un stationnement équilibré et approprié à ces différents usagers, conforme à leurs besoins mais également aux ambitions en matière de report modal et de priorisation des modes souhaitées par le canton.

**Action 8 : macarons de stationnement**

**Action 9 : professionnels du transport**

**Action 10 : P+R**

**Action 11 : vélos**

**Action 12 : deux-roues motorisés**

**Action 13 : PMR**

06/10/2022 - Page 22

## AXE C – USAGERS

### ACTION 8

#### Agir sur l'offre des macarons de stationnement

##### OBJECTIF DE L'ACTION

- Faire évoluer la tarification et les conditions d'attribution des macarons.
- Permettre aux habitants disposant d'un macaron, d'utiliser l'offre de stationnement dans les parkings publics et les P+R, à un tarif préférentiel (rabais sur le tarif horaire).
- Harmoniser les régimes de stationnement macarons entre les différentes communes.
- Mettre en place une stratégie de suivi du nombre de places macarons existantes, au plus proche de la réalité de terrain (terrasses, chantiers, etc.).
- Simplifier l'utilisation des macarons à la journée et demi-journée (macarons multizones).

06/10/2022 - Page 23

## AXE C – USAGERS

### ACTION 9

#### Répondre à la demande en stationnement de courte durée y compris pour les professionnels

##### OBJECTIF DE L'ACTION

- Faciliter l'accès aux petits commerces.
- Etendre l'offre de stationnement de très courte durée sur le domaine public.
- Améliorer l'usage des cases interdites au parage et faciliter les interventions professionnelles (Action 1.3 du PAM).

06/10/2022 - Page 24

## AXE C – USAGERS

### ACTION 10

#### Adapter l'offre P+R à l'évolution urbaine

##### OBJECTIF DE L'ACTION

- Inciter au report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs ou le vélo.
- Maîtriser le stationnement pendulaire dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs et développer les parcs-relais P+R à une échelle régionale et transfrontalière.
- Garantir l'accessibilité aux services, aux commerces et aux activités de loisirs.
- Assurer une certaine flexibilisation des usages : lorsque c'est possible, utiliser ou reconverter les P+R en stationnement habitants.

06/10/2022 - Page 25

## AXE C – USAGERS

### ACTION 11

#### Agir sur le stationnement vélos

##### OBJECTIF DE L'ACTION

- Faciliter la pratique du vélo pour les usagers actuels, l'encourager pour les autres, à travers la création d'une offre adaptée aux besoins des cyclistes.
- Accompagner le développement du réseau cyclable (axes forts et voies vertes notamment).
- Créer de l'offre en suivant les objectifs du plan d'actions de la mobilité douce 2019-2023 (PAMD) : +2'500 places de stationnement vélo au centre-ville, sur domaine public ; +3'000 places de stationnement en ouvrage.
- Poursuivre le développement de vélostations aux nœuds structurants du réseau de transports en commun (gares, haltes, interfaces multimodales).
- Développer l'offre de stationnement vélos pour les habitants, notamment par conversion de places voitures dans les parkings privés habitants.
- Centraliser la gestion pour une meilleure efficacité.
- Orienter les cyclistes vers des pratiques de stationnement plus vertueuses, contrôler les usages abusifs.
- Prendre en compte le stationnement des vélos-cargos et des remorques.

06/10/2022 - Page 26

## AXE C – USAGERS

### ACTION 12

#### Agir sur le stationnement deux-roues motorisés

##### OBJECTIF DE L'ACTION

- Continuer à sensibiliser les usagers au stationnement illicite et poursuivre les contrôles suite à la campagne de création massive de places 2RM en 2019-2020.
- Effectuer une veille sur l'offre en places 2RM et ajuster l'offre en fonction des enjeux urbains.
- Examiner la pertinence de limiter la durée de stationnement des 2RM sur voirie ainsi que la tarification des places.

06/10/2022 - Page 27

## AXE C – USAGERS

### ACTION 13

#### Agir sur le stationnement pour les personnes à mobilité réduite

##### OBJECTIF DE L'ACTION

- Renforcer l'offre en places pour les personnes à mobilité réduite (PMR).
- Améliorer l'accessibilité des places PMR sur le domaine public.
- Mieux contrôler et maîtriser le stationnement des véhicules PMR, de médecins et d'associations de transports de personne.

06/10/2022 - Page 28

## 4. PLANNING ET COORDINATION

- Juin 2022 : transmission du plan d'actions au Conseil d'Etat en vue d'une adoption par le Grand Conseil (3 mois).
- Juin à septembre 2022 : consultation sur le RPSFP
- Octobre 2022 : présentation du PAST en Commission des transports

*Date de dépôt : 2 mars 2023*

## RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

### **Rapport de Christo Ivanov**

La motion 2812 demande de trouver une solution rapide aux problèmes du stationnement des deux-roues motorisés.

Cette motion propose : d'accroître le nombre de places de parking deux-roues motorisés dans le canton de Genève ; d'adapter le stationnement cantonal en créant de places de stationnement mixtes ; d'identifier ces cas sur la voie publique ; de rendre à nouveau mixtes les places de stationnement des deux-roues motorisés et des vélos.

Le canton de Genève est le premier canton de Suisse en matière d'immatriculations de deux-roues motorisés avec plus de 60 000 véhicules loin devant le canton du Tessin, 2<sup>e</sup> canton de Suisse avec 13 000 immatriculations de ces véhicules.

Pour plus de 60 000 deux-roues motorisés, il n'y a que 12 000 places de stationnement.

Il s'agit donc de continuer le report modal de la voiture sur les deux-roues motorisés et sur les vélos à Genève.

Il conviendra donc de construire plus de places de parking et pour les deux-roues motorisés et pour les vélos.

Pour toutes ces raisons, la minorité de la commission des transports vous demande d'accepter cette proposition de motion 2812 amendée par ladite commission.



*Date de dépôt : 24 avril 2023*

## RAPPORT DE LA DEUXIÈME MINORITÉ

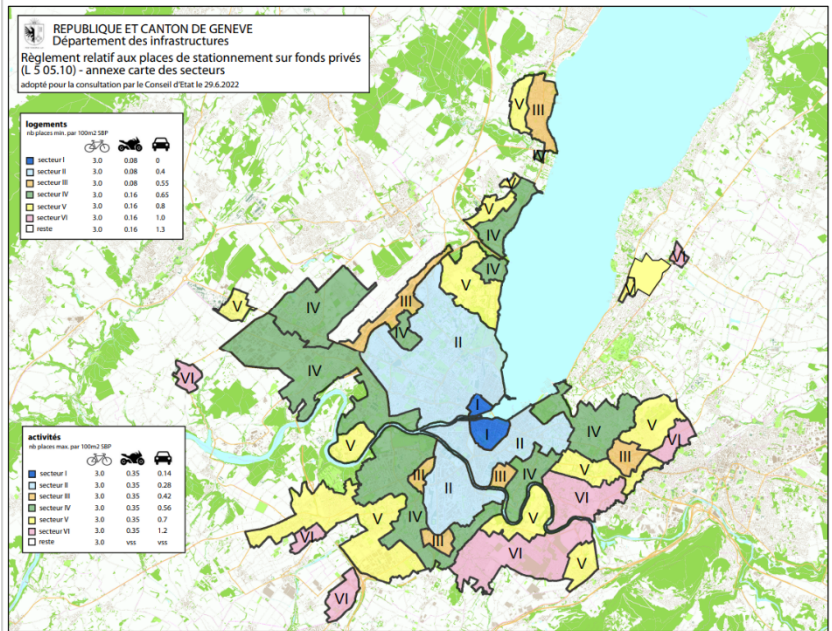
### **Rapport de Fabienne Monbaron**

La présentation faite par le département a démontré que l'offre en matière de places de stationnement à destination des motos et scooters a été bien augmentée entre 2014 et 2020.

Or, la fin de la tolérance du parking sur les trottoirs pour les deux-roues motorisés est entrée en vigueur en novembre 2021, soit de nombreux mois après l'augmentation du nombre de places. Cette interdiction a engendré une tension sur le stationnement des deux-roues motorisés, d'une part car le nombre de motos et de scooters stationnés sur les trottoirs n'a vraisemblablement pas été relevé pour lui faire correspondre le nombre de places nouvellement créées et d'autre part car la pression pour diminuer le nombre de voitures en déplacement sur le canton a incité certains conducteurs à se rabattre sur les deux-roues motorisés.

Si le stationnement a été augmenté sur la voie publique et dans les parkings en ouvrage de la Fondation des parkings, les propriétaires privés, d'immeubles notamment, ne sont pas tenus de créer des places pour les deux-roues motorisés pour les immeubles déjà construits. Les propriétaires de motos et de scooters qui habitent dans ces immeubles sont donc contraints de se replier sur la voie publique et les parkings existants.

Pour les immeubles à construire, un certain nombre de places à réaliser est obligatoire, même s'il est volontairement dérisoire, puisque la politique actuelle est de restreindre, par une faible offre de parkings, le nombre de véhicules en circulation. La carte ci-après, issue de la consultation publique de juin 2022, le démontre, le taux de stationnement à destination des deux-roues motorisés en lien avec les logements est plus faible que celui pour les voitures et les vélos :



Les conséquences de la fin de la tolérance du parcage sur les trottoirs et de la non-existence de places ad hoc pour les motos et scooters dans les immeubles déjà construits ne semblent pas avoir été suffisamment anticipées, raison pour laquelle les détenteurs de deux-roues motorisés se trouvent dans l'obligation de se parquer là où cela leur est possible et pas interdit, soit également sur les cases prévues pour les vélos, munies ou non d'arceaux, quand bien même cela relève du gymkhana selon les endroits.

Si le département estime que l'offre augmentée en stationnement est aujourd'hui suffisante, M. Dal Busco a lui-même reconnu que le constat de manque de places pour les 2RM est certainement vrai malgré le fait que la situation a été fortement améliorée jusqu'en 2020. Il nous a cependant aussi informé que les deux-roues motorisés n'étant pas si vertueux, notamment en termes d'émissions polluantes et des problèmes qu'ils génèrent au niveau du bruit, son département ne souhaite donc pas favoriser plus les deux-roues motorisés. Ne serait-il pas plus intelligent de permettre à ces véhicules de se stationner lorsqu'ils arrivent à destination, plutôt que de les faire tourner plusieurs fois dans les quartiers jusqu'à ce qu'ils trouvent une place ?

Il nous a été dit qu'entre 2014 et 2020, 4780 places supplémentaires ont été créées. Mais dans le même temps, ce sont 6354 motos et scooters supplémentaires qui ont été immatriculés. Auxquels il faut ajouter les 816 en 2021 et probablement un nombre approchant en 2022.

Nous regrettons cette vision qui ne consiste qu'à s'accommoder d'une action passée, soit l'augmentation du nombre de places bien avant la mise en œuvre d'une mesure coercitive et surtout de cette vision qui ne va pas dans le sens de fluidifier le trafic ni de diminuer le bruit et la pollution, puisque ces véhicules doivent circuler plus longtemps et inutilement jusqu'à ce qu'ils trouvent une place.

Comme proposé en commission, le PLR déposera deux amendements pour supprimer les invites 3 et 4. Il vous recommande de les accepter puis de voter cette proposition de motion ainsi amendée.