



Signataires : Skender Salihi, Charles Selleger, Thierry Cerutti, Gabriela Sonderegger, Yves Nidegger, Roger Golay, Daniel Noël, Marc Falquet, Arber Jahija, François Baertschi

Date de dépôt : 13 septembre 2023

Proposition de motion

Non à l'excès de zèle inapproprié envers les 2RM

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

- la hausse vertigineuse du nombre d'amendes d'ordre délivrées à l'encontre des 2RM, à Genève, depuis le 1^{er} novembre 2021, date d'entrée en vigueur d'une politique répressive et de sanction à leur encontre ;
- que l'offre actuelle de stationnement pour les 2RM à Genève ne couvre même pas 30% des besoins réels, sans compter les contingents pendulaires et frontaliers immatriculés hors du canton ;
- l'interprétation partielle par les autorités du lexique juridique relatif aux règles qui concernent le parcage des 2RM sur la voie publique ;
- les articles 37 et 43 de la loi sur la circulation routière ;
- l'article 41 de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière ;
- les articles 7 et 7A de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05) ;
- l'article 9 de la loi sur les amendes d'ordre et l'annexe 1 de l'ordonnance sur les amendes d'ordre,

invite le Conseil d'Etat

- à compenser rapidement le manque de places de stationnement pour 2RM dans le canton en collaborant avec les communes concernées pour

- installer des signaux et des marques autorisant expressément leur parcage aux endroits les plus fréquentés du canton et qui s'y prêtent ;
- subsidiairement, à faire rééditer les formulaires de contraventions par les services compétents en respectant à la lettre l'article 9 de la loi sur les amendes d'ordre, ainsi que l'annexe 1 de l'ordonnance sur les amendes d'ordre.

EXPOSÉ DES MOTIFS

La politique répressive menée au pas de charge par les autorités contre les 2RM depuis le mois de novembre 2021 a démontré, près de 2 ans après sa mise en place, toute l'étendue de son inefficacité. En effet, les craintes et les protestations survenues à l'époque s'avèrent aujourd'hui, avec le recul, parfaitement fondées : pluies d'amendes fantaisistes distribuées en cascade, restrictions des libertés constitutionnelles en matière de choix du mode de transport, augmentation du trafic sur nos routes et perturbation de l'équilibre fragile de la mobilité genevoise. Sans être exhaustive, cette liste en dit long sur l'échec dans l'instauration d'une mobilité cohérente et équilibrée, à Genève.

L'argument de la légalité étant banal pour justifier d'une telle mesure face aux 2RM, on est en droit de s'interroger sur les véritables raisons d'une telle volte-face. Sans s'attarder plus en détail à porter un jugement sur le fond, on notera toutefois la réponse de l'exécutif à la question écrite urgente QUE 1911¹, faisant état d'éléments chiffrés en lien avec cette problématique.

La variation annuelle du nombre de 2RM amendés est saisissante : 4559 en 2020, puis 14 617 en 2021, avant d'atteindre un pic en 2023 avec 35 530 (+680% d'amendes d'ordre délivrées en 2 ans à Genève). Un autre constat s'impose : moins de 16 500 places de parking sont actuellement disponibles dans le canton qui dénombre environ 60 000 2RM immatriculés. L'écart de 43 500 places manquantes ne tient évidemment même pas compte des contingents de 2RM pendulaires et frontaliers.

« L'offre crée sa propre demande », disaient Say et Keynes. A Genève, cette théorie ne s'applique pas. Si l'offre est insuffisamment couverte, il suffit de dissuader les demandeurs. Si le problème persiste, l'avantage conféré par ce moyen est qu'il donne faussement l'impression que tout est fait pour le résoudre.

Il convient également de relever un certain laxisme dans le canton où désormais, par gain de temps, de simples codes QR sont déposés par les contractuels en guise d'amendes d'ordre sur les véhicules, sans plus de formalités, notamment eu égard aux articles 7 et 9 de la loi sur les amendes d'ordre (LAO) et de l'annexe 1 de son ordonnance (OAO), qui pour rappel définissent les éléments devant figurer noir sur blanc sur les formulaires remis aux contrevenants.

¹ <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/QUE01911A.pdf>

Afin de ne pas demeurer en porte-à-faux vis-à-vis du droit supérieur, il conviendra à l'avenir de veiller à faire rétablir le respect des prescriptions légales, y compris en matière de délivrance d'amende d'ordre. Cela permettrait également de faire l'économie de discussions portant sur deux sujets distincts, mais étroitement liés.

Pour en revenir à ce qui a principalement posé problème avec ces interdictions de stationnement des 2RM, c'est en réalité la soudaineté du dispositif. Du jour au lendemain, sans aucune concertation, nous sommes quasiment passés d'un paradigme à un autre. A ce titre, nous aurions apprécié de voir nos autorités cantonales faire preuve du même zèle en vue de se mettre en conformité avec la Constitution fédérale et son article 121a, ignoré depuis bientôt 10 ans.

Plutôt que de chercher à accabler les responsables de cette situation qui siégeaient lors de la précédente législature ou d'en vouloir au Ministère public et/ou au service des contraventions pour ses injonctions adressées au législatif pour en finir avec la tolérance en matière de stationnement des 2RM sur les trottoirs, il vaut mieux se tourner vers l'avenir en envisageant communément des solutions plus consensuelles.

Par ailleurs et comme cela a été sous-entendu, il est impensable que toutes ces années Genève ait pu agir en dehors du cadre légal s'agissant du parking des 2RM sur les chaussées.

L'Etat tente aujourd'hui d'imposer son interprétation, tant partielle que partielle, des textes juridiques en vigueur. Voici les messages qui sont diffusés sur son site internet² :

UN VÉHICULE BIEN GARÉ CONTRIBUE AU RESPECT ET À LA SÉCURITÉ !

LES MOTOS ET SCOOTERS NE SONT PAS AUTORISÉS À STATIONNER HORS DES EMPLACEMENTS QUI LEUR SONT DESTINÉS.

GRATUIT SUR VOIRIE

PARKING CHF 1.- / 3H
(heures pleines)

PARKING CHF 1.- / 6H
(heures creuses)

#CHACUN SA PLACE

REPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE

FONDATION DES

² <https://www.ge.ch/dossier/transports/bons-comportements/bons-comportements-deux-roues-motorises>

Le titre de la page s'intitule de façon moralisatrice : « Bon comportements deux-roues motorisés ». L'argument sécuritaire est mis en avant sur l'image, tandis que l'aspect légal est relégué au second plan en filigrane et à juste titre.

Nul n'est censé ignorer la loi, pas même les autorités. Si, en droit suisse, les règles s'appliquent de manière générale, il existe toujours des exceptions. Cela vaut pour la loi sur la circulation routière (LCR) et son ordonnance (OCR). En l'état, force est de constater que le lexique juridique actuel n'interdit pas expressément le parbage des 2RM sur les trottoirs comme explicité ci-après :

Arrêt, parbage

Art. 37, al. 2 LCR

² *Les véhicules ne seront arrêtés ni parqués aux endroits où ils pourraient gêner ou mettre en danger la circulation. **Autant que possible**, ils seront parqués aux emplacements réservés à cet effet.*

Si c'est impossible, comme à Genève où l'offre des places de parking pour les 2RM couvre seulement 27,5% de la demande, il convient donc d'admettre par accommodement raisonnable leur parbage aux emplacements non prévus à cet effet.

IV. Règles applicables à des cas spéciaux

Répartition de la circulation

Art. 43, al. 2 LCR

² *Le trottoir est réservé aux piétons, la piste cyclable aux cyclistes. **Le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions.***

Les exceptions évoquées ci-dessus figurent dans l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR), complétant la LCR.

Art. 41, al. 1 et 1bis OCR

Chemins réservés aux piétons et trottoirs (Art. 43, al. 1 et 2 LCR)

¹ *Les cycles peuvent être parqués sur le trottoir, pour autant qu'il reste un espace libre d'au moins 1 m 50 pour les piétons.*

^{1bis} *Le parbage des autres véhicules sur le trottoir est interdit, **à moins que des signaux ou des marques ne l'autorisent expressément.** A défaut*

d'une telle signalisation, ils ne peuvent s'arrêter sur le trottoir que pour charger ou décharger des marchandises ou pour laisser monter ou descendre des passagers ; un espace d'au moins 1 m 50 doit toujours rester libre pour les piétons et les opérations doivent s'effectuer sans délai.

De même qu'il n'est pire sourd que celui qui refuse d'entendre, « il n'est pire aveugle que celui qui ne veut pas voir ». A teneur de l'article 41, alinéa 1 bis OCR, on comprend pourtant aisément que des aménagements dédiés peuvent concourir au parage des 2RM sur les trottoirs en toute légalité, piste qui n'a toutefois jamais été étudiée par les autorités.

Soulignons aussi, à toutes fins utiles, que les interdictions de parage stricto sensu sont définies à l'article 19 OCR.

D'un point de vue purement juridique, on retiendra qu'il est donc possible pour les 2RM de parquer sur les trottoirs aux conditions cumulées que des marques et des signaux ne le permettent et qu'une distance d'au moins 1 m 50 soit respectée. Ce sont précisément ces mesures que nous souhaitons voir déployées rapidement dans le canton de Genève.

Enfin, rappelons la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05) et ses articles 7 et 7A :

Section 3 Stationnement à usage public des véhicules

Art. 7 Principes

*¹ Afin d'assurer une accessibilité optimale sur le territoire cantonal, en complémentarité avec les transports publics, la mobilité douce, et en tenant compte de l'offre à usage privé en matière de stationnement, **le stationnement à usage public est organisé de manière à répondre aux besoins propres des divers types d'usagers.***

[...]

Art. 7A Plan d'actions du stationnement

*¹ Le plan d'actions du stationnement a pour objectifs généraux l'organisation du stationnement à usage public pour une meilleure qualité de vie dans les espaces publics, le respect de l'environnement et la promotion de l'économie. **Il vise à améliorer les possibilités de stationnement des habitants, à maîtriser le stationnement pendulaire** et à garantir l'accessibilité aux services, aux commerces et aux activités de loisirs pour les visiteurs, les clients et le transport professionnel.*

² **Le plan d'actions recense l'offre à usage public, analyse la demande, évalue les besoins et contient des mesures pour y répondre.** Le département assure et tient à jour le recensement de l'offre à usage public.

³ On entend par offre à usage public l'offre en matière de stationnement public et privé ouvert au public.

La manière dont est géré le stationnement aujourd'hui à Genève est déséquilibrée et se traduit par une application rigoureuse de normes légales en vigueur, sans totalement les respecter. La présente proposition de motion ne suggère rien de plus au Parlement et au Conseil d'Etat que de veiller scrupuleusement à une application du droit conforme à l'esprit intrinsèque de nos lois, sans biais partisan ni interprétation trop rigoriste qui desservent autant les conducteurs de 2RM que la mobilité dans son ensemble, alors qu'ils y contribuent financièrement de façon non négligeable.

Un autre désagrément engendré par la répartition inéquitable des infrastructures dédiées au parage des véhicules est la multiplication des places de stationnement vides uniquement réservées aux vélos et qui commencent à saturer inutilement l'espace public, autant que les périmètres des nouvelles constructions d'habitations, ce qui risque de poser de nouveaux problèmes en matière d'aménagement dans un avenir proche.

Nous demandons par conséquent au Conseil d'Etat d'entreprendre rapidement les démarches nécessaires en vue de procéder à l'implémentation du dispositif visant à faciliter le quotidien des conducteurs de 2RM qui ne parviennent plus à se garer dans les rues du canton.

Au vu de tout ce qui précède, nous vous remercions par avance, Mesdames et Messieurs les députés, de faire bon accueil à la présente proposition de motion.