

Date de dépôt : 8 mai 2018

Rapport

de la Commission des pétitions chargée d'étudier :

- a) **P 2021-A** **Pétition : Pour la sécurité des piétons, non au parking des deux-roues motorisés sur le trottoir**
- b) **P 2029-A** **Pétition pour le maintien de la tolérance en matière de stationnement des deux-roues motorisés**

Rapport de M. Alexis Barbey

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des Pétitions s'est réunie à 4 reprises sur ce sujet sous la présidence de M. Stéphane Florey. Le procès-verbal a été tenu avec précision par M. Christophe Vuilleumier qu'il convient de remercier pour la qualité à nouveau confirmée de son travail. Enfin, la commission a été assistée par M^{me} Tina Rodriguez dont les éclairages furent comme toujours judicieux.

L'essentiel des travaux de la commission tient dans les dates suivantes :

- Séance du 8 janvier 2018 : audition de M^{me} Alice Genoud, pétitionnaire, accompagnée de M. Patrick Lacourt, président de Mobilité Piétonne ainsi que M. Marco Ziegler, vice-président, M. André Assimacopoulos, président de HAU et Mme Isabelle Terrier, coordinatrice pour HAU
- Séance du 19 février 2018 : Audition de M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat, accompagné de MM. Guy Schrenzel, secrétaire général adjoint et Alexandre Prina, directeur, DGT (DETA)
- Séance du 5 mars 2018 : Audition de MM. François Membrez, président et Henri-Pierre Galletti, directeur du TCS Genève, pétitionnaires de la P 2029

– Séance du 19 mars 2018 :

- Audition de MM. Antoine de Raemy, président et Jean-Yves Goumaz, directeur général de la Fondation des parkings ainsi que M. Guy Schrenzel, secrétaire général adjoint, DETA
- Prises de position et vote

1. Résumé pour lecteurs pressés

La Commission a été saisie de deux pétitions allant radicalement dans des sens opposés.

La P 2021 exigeait que le stationnement de deux-roues motorisés sur les trottoirs soit totalement interdit alors que la P 2029 demandait que soit rétablie la tolérance sur le même objet.

Les différentes auditions ont permis de déterminer qu'une tolérance était la pratique pour autant qu'il reste une largeur de 1,50 m disponible pour les piétons. Toutefois, la publication de cette tolérance a amené le Procureur Général à rappeler le DETA à la loi fédérale, qui exclut tout parking sur le trottoir là où il n'est pas expressément autorisé par des panneaux.

Une autre intéressante constatation est liée au nombre de scooters à Genève : près de 50'000 alors que la deuxième ville en Suisse est Lugano et n'en compte que 10'000.

Le déficit estimé du nombre de places pour deux-roues motorisés est de 20'000.

Les partisans de la tolérance expliquent que le déficit est impossible à combler et qu'une trop grande rigueur pousserait beaucoup d'utilisateurs à revenir à la voiture, beaucoup plus gourmande en surface de voirie.

Les partisans de la rigueur se réclament de la loi et de l'usage des trottoirs pour les handicapés que les deux-roues motorisés mettent en danger.

Une piste de réflexion a été amenée, allant dans le sens de remplacer les stationnements pour vélos en stationnement de motos et en permettant aux vélos de stationner sur les trottoirs. Il a été toutefois estimé que cela risquerait de relancer la guerre des transports.

La commission a considéré qu'elle n'avait pas de solution à proposer et que les deux positions étaient justifiées. Elle décide donc de renvoyer les deux pétitions au Conseil d'Etat, charge à lui de gérer au mieux cette situation tendue, comme il le fait à présent.

2. Travaux de Commission

Séance du 8 janvier 2018 : audition de M^{me} Alice Genoud, pétitionnaire, accompagnée de M. Patrick Lacourt, président de Mobilité Piétonne ainsi que M. Marco Ziegler, vice-président, M. André Assimacopoulos, président de HAU et M^{me} Isabelle Terrier, coordinatrice pour HAU

M^{me} Genoud prend la parole et déclare que l'ATE est une association suisse qui s'occupe de mobilité durable avec un volet politique et un volet de projets. Elle précise que l'ATE est active depuis 1997 à Genève avec le lancement de pétitions.

M. André Assimacopoulos mentionne qu'Handicap-Architecture-Urbanisme (HAU) est une association d'associations qui vise à analyser les différentes demandes, parfois contradictoires, afin de résoudre les accessibilités pour les personnes handicapées.

M. Lacourt mentionne, quant à lui, que Mobilité piétonne travaille souvent sur mandat de la Confédération.

M^{me} Genoud rappelle alors qu'une brochure du DETA, portant sur les deux-roues motorisés, indiquait qu'une tolérance serait laissée au parking sur les trottoirs, raison pour laquelle l'ATE a décidé de déposer une pétition qui a recueilli 150 signatures en une seule journée. Elle précise que le Procureur général, M. Jornot, a écrit le 21 septembre à M. Barthassat afin de lui rappeler que cette tolérance était illégale. Elle précise que les places incriminées ont été retirées du site Internet du département et elle observe que le TCS a alors lancé une pétition allant à l'encontre de celle de l'ATE.

Elle mentionne ensuite que parquer un deux-roues motorisé sur le trottoir est illégal, comme l'a relevé le Procureur général, et elle mentionne qu'il est difficile de promouvoir des moyens de locomotion qui ne sont pas durables. Elle relève en outre que cette tolérance va à l'encontre de la loi sur la mobilité adoptée en 2016 qui évoque la protection de l'environnement dans son article 7 – tant en termes de pollution que de nuisances sonores – ainsi que la sécurité dans son article 8. Elle observe que se parquer sur des trottoirs est particulièrement dangereux. Elle mentionne que l'idée de cette pétition est de dénoncer cette tolérance et de montrer les dissensions entre ce qui est dit et ce qui est fait.

M. Lacourt remarque que le Procureur général a réagi en rappelant le cadre légal que constitue la LCR dont l'article 43 indique que le trottoir est réservé exclusivement au piéton. Il ajoute que l'annexe 7 de la loi 11243 précise une dizaine de cas de figure où il est possible de sanctionner des véhicules sur un trottoir, une énumération qui semble curieuse puisque la loi est claire et interdit la pratique. Il ajoute que les pétitionnaires se sont adressés à M. Favre (DGT)

afin que cette annexe soit supprimée. Il rappelle encore que la distance de 1,5 mètre qui est généralement évoquée pour se parquer sur un trottoir, selon l'ordonnance fédérale, est une possibilité prévue pour de courtes périodes (10 minutes), notamment lors de déménagements.

M^{me} Terrier prend la parole à son tour et déclare qu'Handicap-Architecture-Urbanisme s'occupe des personnes à mobilité réduite, soit l'ensemble de la population puisque n'importe qui peut avoir des difficultés, ne fût-ce que par les sacs que l'on porte ou si l'on a temporairement des béquilles, par exemple. Elle ajoute que les personnes en fauteuil roulant doivent, pour leur part, se concentrer sur leur parcours et elle remarque que des deux-roues qui se garent sur un trottoir péjorent le cheminement des personnes handicapées, ce d'autant plus que les conducteurs utilisent les rabaissements de trottoir pour monter et descendre de la chaussée, entraînant inévitablement des conflits d'usage. Elle observe en outre que cette pratique est accidentogène.

M. Assimacopoulos observe par ailleurs que les rétroviseurs et les poignées de motos sont à hauteur de poitrine, ce qui est relativement dangereux pour les personnes aveugles.

Une députée S remarque que lorsque M^{me} Künzler a émis cette tolérance, c'était en raison de la suppression de milliers de places sur la rue, des places en l'occurrence payantes. Elle observe par ailleurs connaître des trottoirs ou sont dessinées des places pour des deux-roues.

Elle se demande si le problème réside dans le fait que cette tolérance ait été écrite dans cette brochure qui a remis en lumière cette possibilité et si la pétition propose simplement la suppression de cette tolérance. Elle se demande en outre ce qu'il faut penser de la tolérance laissée à l'égard des voitures qui se garent sur les trottoirs.

M. Lacourt répond que les véhicules ne sont pas censés rester sur les trottoirs. Il ajoute que les fonctionnaires en charge pourraient intervenir. Il signale que l'on ne sanctionne pas de nos jours les véhicules qui se garent sur les places de livraison et il pense qu'il faut apprendre aux gens à être vertueux.

M^{me} Genoud déclare que les personnes qui viennent au centre-ville devraient s'y rendre en transports publics. Elle pense par ailleurs que le principe du pollueur-payeur devrait être appliqué aux motos en les forçant à payer leur place de parc. Elle rappelle d'ailleurs que de nombreux parkings sont vides.

Un député MCG remarque que les motos qui sont garées ne polluent pas et ne font pas de bruit. Il ajoute que la loi évoquée cite non seulement les deux-roues motorisés mais également les vélos. Il observe à cet égard entendre souvent des plaintes portant sur les vélos qui se garent sur les trottoirs, des

vélos qui sont en outre le plus souvent cadenassés. Il se demande si cette pétition concerne également les vélos.

M^{me} Genoud répond qu'il faut différencier le cheminement et les parkings. Elle signale que l'ordonnance fédérale indique que les vélos ont le droit de se garer sur les trottoirs.

Un député MCG rétorque que c'est une tolérance. Il signale qu'un vélo doit, au même titre qu'une moto, monter sur un trottoir et il se demande comment l'ATE différencie l'un et l'autre.

M. Lacourt remarque que la moto qui est garée sur un trottoir s'y est rendue. Il ajoute que la pétition porte sur les deux-roues motorisés à cause de la publication du département. Il observe en outre qu'il n'est pas question de tolérance mais d'une pratique par la négation.

M. Ziegler intervient et observe que l'article 41 de l'ordonnance prévoit qu'un vélo peut se parquer sur un trottoir si une largeur de 1,5 m est garantie. Il ajoute que c'est en fin de compte l'usage des espaces dont il est question, un usage variable en fonction du moment. Il pense qu'il est possible de tolérer des véhicules sur les trottoirs la nuit, mais pas la journée. Il remarque qu'il est en l'occurrence question des deux-roues pour lesquels le département prévoit une tolérance.

Or, il remarque qu'il n'est pas possible qu'un canton édicte une tolérance à l'égard d'une ordonnance fédérale. Il ajoute qu'il restera toujours une certaine flexibilité dans la répression mais il mentionne que cette souplesse ne peut pas être appliquée au principe.

Un député MCG évoque la directive de M. Barthassat et il demande s'il y a eu des verbalisations de deux-roues motorisés après le retrait de cette directive.

M. Lacourt répond que les pétitionnaires ignorent de quoi il retourne.

Un député MCG demande ce qui est appliqué à présent.

M. Ziegler répond qu'il y a des cas verbalisés selon l'appréciation des fonctionnaires de la fondation des parkings.

M^{me} Genoud pense que cette pétition permettra de clarifier la situation pour tout le monde.

M. Lacourt signale qu'il n'y a pas eu de directive de la part de M. Barthassat mais une brochure publicitaire éditée.

Un député PLR remarque qu'il n'y a pas de décision de justice en la matière.

M^{me} Genoud répond que le Procureur général a simplement écrit une lettre au chef de département.

Un député PLR demande si l'une ou l'autre des associations entend se pourvoir en justice.

M. Ziegler répond par la négative. Il ajoute que si une procédure en justice est entamée, elle le sera en raison d'une personne amendée. Et il remarque que la Cour indiquera qu'il n'est pas possible d'aller à l'encontre d'une ordonnance fédérale.

Un député PLR remarque être atterré d'entendre l'ATE puisque les Genevois ont la liberté de choix pour se déplacer. Il précise qu'il est vrai que l'indiscipline est particulière à Genève. Il observe par ailleurs qu'il y a 62'000 deux-roues motorisés à Genève mais il rappelle que ces derniers polluent moins longtemps que les voitures puisque les temps de leurs trajets sont plus courts. Il pense en l'occurrence que le problème relève principalement de l'espace à disposition. Et il ne voit pas en quoi permettre à des deux-roues motorisés de rentrer dans le centre-ville va à l'encontre de la loi. Il se demande en outre s'il ne serait pas possible de trouver un modus vivendi entre les uns et les autres en proposant, par exemple, de laisser les vélos sur les trottoirs afin de laisser la place aux motos sur la chaussée.

M^{me} Genoud répond que le centre-ville doit être dépollué et elle mentionne que faire rentrer des moyens de locomotion dans le centre-ville ne permet pas d'atteindre cet objectif. Elle signale que la rapidité de déplacement des motos ne peut pas être un argument puisque les motos sont censées respecter la loi sur la circulation et suivent dès lors en principe le même trafic que les voitures.

Elle ajoute que l'ATE représente tant des personnes qui ont des voitures ou des motos que les autres, et elle mentionne que le véhicule individuel ne correspond pas aux critères de l'ATE. Elle pense que le jour où la complémentarité sera atteinte, il sera possible de réfléchir.

M. Assimacopoulos observe que l'on assimile de plus en plus les vélos aux piétons mais il remarque que les bandes cyclables, par exemple, ne permettent pas aux aveugles de se repérer.

Il explique ensuite que les grappes de vélos parqués sur les trottoirs gênent la mobilité des piétons, et il pense qu'il serait en effet préférable de trouver des solutions pour satisfaire les uns et les autres.

Un député PLR déclare être étonné qu'une pétition de ce type ne prenne pas en compte les vélos, et il ne croit pas qu'il soit possible de faire l'économie de cet aspect. Il se demande si la pétition a encore un sens au vu de la réaction du Procureur général et du retrait de la brochure. Il ajoute que la Commission ne peut guère aller plus loin.

M. Ziegler déclare que l'action de Mobilité piétonne est de faire changer la loi fédérale. Il ajoute que les pétitionnaires souhaitent partager avec le Grand Conseil leur sensibilité portant sur la mobilité des piétons. Il pense qu'il convient ainsi de modifier la directive qui, si elle avait un sens en 2013, n'en n'a plus à présent. Il mentionne encore que le volume pour les véhicules motorisés devrait être similaire. Il rappelle que les priorités ont été définies au centre-ville et il remarque que les deux-roues motorisés n'en font pas partie.

Un député PLR remarque que la pétition ne comporte pas cette demande.

Séance du 19 février 2018 Audition de M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat, accompagné de MM. Guy Schrenzel, secrétaire général adjoint et Alexandre Prina, directeur, DGT (DETA)

Le Président rappelle ensuite que la Commission s'occupe également de la pétition 2029 du TCS qui porte sur le même sujet.

Le Président accueille M. Barthassat, M. Schrenzel et M. Prina à 17h10 en signalant qu'une seconde pétition, la P 2029, est également parvenue à la Commission.

M. Barthassat prend la parole et remarque qu'il y a, en effet, deux pétitions portant sur la même problématique. Il rappelle alors que la tolérance concernant les deux-roues motorisés sur les trottoirs date de 2013, et il mentionne qu'entre temps, le Grand Conseil a avalisé le contrat de prestation et cette tolérance. Il rappelle également que le Département a lancé une campagne sur le respect, évoquant les usages et les distances de 1,50 mètre. Mais il signale que des remarques ont été formulées, notamment de la part du Conseil d'Etat à qui il a été rappelé la validation du Grand Conseil. Il signale ensuite qu'il y a de plus en plus de deux-roues motorisés à Genève, soit près de 55'000 véhicules, et il mentionne que le problème relève de leur stationnement en ville.

Il observe que le Procureur général a par la suite demandé la suppression de la tolérance, alors que l'OFROU la maintient. Il remarque que le Département respecte en l'occurrence la directive du Procureur général, mais il mentionne qu'il n'est pas possible d'amender tous les cas. Il indique à cet égard que la Fondation des parkings a de gros problèmes avec les gens qui ne payent pas les horodateurs, soit plus de 60% des utilisateurs.

Il déclare alors que la pétition demande que cette tolérance soit abandonnée mais il mentionne que c'est déjà le cas, alors que le TCS demande exactement l'inverse. Il pense que la situation est quelque peu ubuesque et relève principalement du manque de places pour les deux-roues. Il rappelle toutefois

que de nombreuses places ont été créées au cours de ces dernières années, mais il mentionne que leur nombre demeure insuffisant.

Un député PLR déclare qu'il est évidemment nécessaire de garer 55'000 deux-roues et il pense que Genève se portera mieux si leur nombre augmente puisque cela signifie d'autant moins de voitures. Il se demande ensuite s'il est question d'une tolérance ou d'un droit.

Il se demande par ailleurs s'il serait possible de placer automatiquement les vélos sur les trottoirs en déplaçant leurs places, puisqu'ils prennent moins de place, alors que les deux-roues motorisés pourraient rester sur les places de la chaussée.

M. Barthassat répond que c'est la tendance. Il ajoute que la loi fédérale tolère les cyclistes sur les trottoirs mais il mentionne qu'il y a de plus en plus de vélos. Il remarque qu'il y a donc une tolérance et non un droit. Il répète que le Procureur général ne veut plus de cette tolérance et il mentionne que s'il fallait verbaliser tous les deux-roues sur le trottoir, il faudrait doubler le personnel. Il remarque que cette tolérance arrangeait tout le monde et que le Grand Conseil devrait soutenir cette tolérance s'il fallait la réintroduire.

M. Barthassat évoque ensuite la gare Cornavin et remarque que la plupart des scooters qui y sont garés appartiennent à des gens qui viennent en train à Genève et qui laissent leur véhicule sur place. Il mentionne que la place manque donc mais que cela est préférable à la perspective de voir ces personnes venir en ville en voiture.

Un député PLR demande qui fait office d'autorité à l'égard de cette tolérance.

M. Barthassat répond que le Procureur général fait respecter la loi fédérale alors que celle-ci prévoit une tolérance.

M. Schrenzel remarque que l'idée est envisageable.

M. Prina mentionne que c'est ce qui a été fait là où c'était possible. Il ajoute que les vélos ont ainsi été placés sur le trottoir et les motos sur la chaussée là où la situation s'y prêtait. Mais il remarque que les possibilités parviennent à leur terme. Il ajoute par ailleurs que prendre des places voitures pour les motos impliquera tôt ou tard la loi sur les compensations.

M. Barthassat déclare que la plupart des associations de quartier ne se sont jamais formalisées de cette tolérance. Il répète que de nombreuses personnes venant en train à Genève y laissent leur scooter et il pense qu'il est préférable de ne pas les pousser à reprendre leur voiture. Il mentionne qu'il y aura bientôt des scooters en libre-service.

Un député PLR pense que les deux-roues sont l'avenir. Mais il mentionne que deux pétitions opposées sont maintenant déposées et il pense qu'il faudrait éviter de rallumer une guerre.

Le Président déclare que le Conseil d'Etat a reçu la même pétition du TCS avec 5044 signatures dont plus de 3'000 signatures électroniques.

Un député PLR se demande pourquoi ne pas réinstaurer des plaques vélos.

M. Barthassat répond qu'il était au Conseil national lorsque les plaques vélos ont été abandonnées en raison de leur coût. Il remarque que des possibilités existent à présent avec des puces électroniques permettant d'avoir un suivi, mais il mentionne que la loi sur la protection des données pose toujours des problèmes. Il précise que cette loi entrave également le projet de caméra à la rue du Rhône. Il observe pourtant que toute l'Europe fonctionne avec ce système de puces électroniques.

Un député MCG remarque que des places pour deux-roues motorisés pourraient être tracées sur les trottoirs les plus larges, comme cela avait été évoqué en 2013. Il se demande ensuite si des places mixtes pourraient être créées entre voitures et motos. Il signale que la Commission des transports n'a pas pu répondre à sa question. Il rappelle en l'occurrence qu'il se demandait s'il était possible de poser une moto sur une place voiture en payant l'horodateur. Il rappelle encore qu'en période estivale, il y a plus de deux-roues motorisés qu'en hiver.

M. Prina répond qu'il y a une différence de 20% entre l'hiver et l'été.

Un député MCG remarque qu'il est possible de verbaliser les deux-roues motorisés et non les vélos, ce qui est inéquitable.

M. Barthassat acquiesce en déclarant avoir évoqué à M. Pagani la question des vélos abandonnés qui occupent le domaine public.

Un député MCG observe que la Fondation des parkings scanne les voitures et il remarque qu'il n'y a pas de problème sur la protection des données avec cette pratique, laquelle n'est pourtant pas applicable aux vélos.

M. Prina répond que la Confédération n'autorise pas la verbalisation via un contrôle vidéo. Il ajoute que la verbalisation doit être faite par un agent.

Un député MCG demande si des agents pourraient verbaliser des vélos si ces derniers étaient pucés.

M. Barthassat répond que cela simplifierait la vie. Il ajoute que le système de puce qui existe permet au propriétaire, qui finance ce système, de retrouver son vélo, mais il doute qu'il accepte que cette puce serve à le verbaliser.

Un député MCG demande si l'idée de places mixtes est envisageable. Il se demande quels sont les projets à terme.

M. Barthassat répond que le Département est intéressé par les nouvelles technologies et suit donc de près la question des puces. Il ajoute que des contacts sont pris avec les Lausannois afin d'avoir un retour sur la question des puces électroniques.

Un député MCG demande quelles sont les mesures en cours pour répondre à cette pétition.

M. Barthassat répond que la tolérance a été supprimée. Il ajoute que des négociations se poursuivent avec la Ville de Genève pour créer de nouvelles places de stationnement.

Un député MCG demande quelles sont les informations données par le Département aux associations de cyclistes.

M. Barthassat répond que les informations portent surtout sur les marquages.

Une députée S remarque que des vélostations sont prévues aux alentours des gares Ceva. Elle se demande si la station de Cornavin est bien utilisée. Elle se demande aussi ce qu'il en est des places payantes.

M. Barthassat répond que ces places payantes pour les deux-roues motorisés ont été refusées par le Grand Conseil, à l'exception des places en sous-sol. Il ajoute que la vélostation de Cornavin est utilisée mais il remarque que les places ne sont pas chères.

M. Prina observe qu'il existe des places pour deux-roues motorisés dans le parking souterrain de Cornavin à hauteur de 44.- par mois. Il ajoute que la Fondation des parkings est en train de réfléchir à créer un abonnement développé sur différents parkings. Il précise que ce produit se vend de mieux en mieux, raison pour laquelle la Fondation des parkings a créé quelques 400 places.

Une députée S signale que le parking Dufour a des emplacements pour deux-roues motorisés mais elle mentionne que malgré cela, les motos se garent systématiquement le long du bâtiment.

M. Barthassat signale que les places souterraines de Cornavin sont bien occupées mais il mentionne que des utilisateurs s'y garent sans payer en passant à côté des barrières.

Une députée S demande si les scooters et les motos seront soumis au macaron prévu par le DETA.

M. Barthassat répond que ce serait une bonne chose d'appliquer le principe du macaron aux deux-roues. Mais il mentionne que le parc de véhicules se modernise progressivement.

Un député PLR demande si des panneaux permettant à des deux-roues motorisés de se garer sur des trottoirs, tels que proposés dans la pétition du TCS, ne constitueraient pas une solution.

M. Schrenzel répond que de tels panneaux n'existent pas dans l'arsenal de la signalétique routière et devraient être créés par la Confédération.

M. Barthassat répète que la tolérance arrangeait tout le monde. Il pense par ailleurs que le scooter en libre-service risque de restreindre le nombre de véhicules.

Un député MCG évoque les garages à vélos suspendus et il demande si cette option est encore d'actualité.

M. Prina répond que ces arbres à vélos prennent beaucoup de place, sont coûteux et nécessitent de l'entretien, raison pour laquelle cette solution n'a pas eu beaucoup de succès. Il ajoute que des dispositifs plus simples existent.

Un député MCG remarque que c'est une solution pour libérer de la place sur l'espace public.

M. Prina répond que les vélostations représentent une solution autrement plus efficace.

Un député MCG déclare avoir été frappé de constater que les tickets délivrés par la Fondation indiquent le numéro de plaque et l'heure d'entrée des voitures. Il se demande si cette pratique est courante.

M. Prina répond que ces informations figurent sur le ticket uniquement, informations qui disparaissent lorsque le ticket est validé. Il mentionne que ce système a été rendu nécessaire à cause des pratiques de rotation abusives développées par des valets de parking à l'aéroport.

Un député MCG demande pourquoi un tel système ne pose pas de problème à l'égard de la protection des données, alors que ce système n'est pas toléré pour les vélos.

M. Barthassat répond que c'est en discussion à Berne.

M. Prina répète que les données sont détruites dès que le ticket est payé. Il ajoute qu'il n'y a pas de base de données reliée à ces systèmes.

Le Président rappelle alors que la Commission va auditionner le TCS pour la P 2029. Mais il observe que l'audition de la Fondation des parkings reste en suspens et il demande si les commissaires souhaitent l'entendre.

Une députée S remarque que cette audition a été évoquée puisque ce sont les agents de la Fondation des parkings qui appliquent la tolérance.

Un député PLR observe que le Département a renoncé à cette tolérance.

Une députée S mentionne qu'en réalité rien n'est fait à David Dufour, par exemple. Et elle remarque que cette tolérance est donc encore d'actualité dans la pratique.

Le Président signale que M. Barthassat attend la décision de la Commission à l'égard de ces pétitions avant de prendre position.

Un député S pense qu'il serait utile de savoir quelles sont les pratiques actuelles.

Un député PLR pense qu'il est préférable d'entendre le TCS préalablement à l'audition de la Fondation des parkings.

Le Président passe au vote de l'audition de la Fondation des parkings :

En faveur : 7 (3 S, 1 Ve, 1 PLR, 2 UDC)

Non : 6 (3 MCG, 2 PLR, 1 PDC)

Abstentions : 2 (1 PLR, 1 EAG)

L'audition est acceptée.

Séance du 5 mars 2018. Audition de MM. François Membrez, président et Henri-Pierre Galletti, directeur du TCS Genève, pétitionnaires de la P 2029

M. Membrez prend la parole et remercie la Commission pour cette audition. Il explique que cette pétition a été déposée en raison de la disparition de la tolérance concernant le parking sur les trottoirs qui préexistait. Il rappelle que cette tolérance ne gêne pas et permet de diminuer la situation catastrophique des déplacements à Genève. Il remarque à cet égard que le TCS estime que le déplacement en deux-roues motorisés permet de diminuer les nuisances du trafic. Il rappelle également que Genève se positionne à la 12^e place sur 148 au niveau européen, et en 2000^e position au niveau mondial, en termes d'accessibilité.

Il signale alors que 65'000 deux-roues motorisés circulent en ville pour 8'500 places et il remarque qu'aucune ville au monde n'a encore eu l'idée saugrenue, formulée par des esprits chagrins, de verbaliser les deux-roues motorisés et de supprimer la tolérance portant sur les deux-roues motorisés sur les trottoirs. Il remarque qu'il ne s'agit évidemment pas d'une solution idéale puisqu'il faudrait des places pour chacun de ces deux-roues. Il rappelle encore que dès l'instant où ces deux-roues ne circulent pas sur les trottoirs et que les distances légales sont respectées, il est normal et de bonne politique de maintenir cette tolérance. Il signale, à ce propos, que l'Office fédéral des routes a confirmé au DETA et au DSE, par courrier, que cette pratique ne posait pas

de problème juridique. Il observe par ailleurs que les tribunaux annulent généralement ces amendes qui les encombrant.

M. Galletti prend la parole à son tour et remarque qu'il est question de deux pétitions. Il explique que la première d'entre elle était adressée au Conseil d'Etat munie de 5'044 signatures. Et il remarque qu'une seconde pétition signée par une seule personne a ensuite été déposée devant le Grand Conseil puisqu'une troisième pétition était déposée devant ce dernier.

Il rappelle, à la suite de M. Membrez, que les scootéristes sont en règle générale des automobilistes. Il observe également que Lugano est la seconde ville de Suisse voyant le plus de scooters immatriculés, soit 10'000, un chiffre permettant de mesurer la différence existant avec Genève et ses 55'000 deux-roues motorisés immatriculés, une différence inhérente à la situation de Genève. Il déclare donc que la marge de manœuvre du canton est importante et oscille entre tolérance et autorisation. Il rappelle qu'un scooter représente 5 fois moins d'emprise au sol qu'une voiture.

Le Président demande si la Commission peut obtenir une copie du courrier de l'Office fédéral des routes.

M. Galletti répond que ce courrier a été adressé au Conseil d'Etat. Il précise, cela étant, que la question 738-A déposée par M^{me} Pérez, comporte les différents éléments.

Le Président en prend note.

Un député PLR mentionne que tout le monde ne roule pas en même temps. Il rappelle alors sa motion de 2013 demandant une augmentation du nombre de places et il remarque qu'il est vrai que le nouveau département a essayé de faire le nécessaire. Il observe ensuite qu'un deux-roues motorisé prend effectivement moins de place qu'une voiture mais est également plus dangereux. Il mentionne par ailleurs qu'il ne souhaiterait pas qu'une nouvelle guerre de la mobilité s'ouvre et il se demande si placer les vélos sur les trottoirs et laisser les deux-roues motorisés sur la chaussée ne serait pas un modus-vivendi raisonnable.

M. Membrez répond que c'est une solution pragmatique et intéressante. Il ajoute que les vélos prennent moins de place, en effet.

M. Galletti remarque que le TCS n'a pas encore pris de posture à cet égard. Il mentionne qu'il est vrai que des places pour les vélos sont créées massivement et il remarque que changer d'affectation pourrait en effet être une solution intéressante.

Un député PLR signale ensuite que les arceaux pour les vélos prennent de la place sur la voirie et il se demande si de simples anneaux, au niveau des

trottoirs, ne pourraient pas constituer une solution satisfaisante pour sécuriser les vélos.

Un député MCG intervient et rappelle avoir également déposé une motion en 2013 à l'égard des deux-roues motorisés. Il se demande alors s'il y aura un jour assez de places à Genève pour parquer tous les deux-roues motorisés. Il se demande également s'il existe des pistes de réflexion.

M. Membrez répond que l'espace à Genève est limité, mais il remarque que des projets de places de parc pour les deux-roues motorisés existent dans des parkings. Il pense qu'il serait nécessaire dans un premier temps d'identifier les lieux nécessitant une augmentation du nombre de places.

Un député MCG se demande ensuite si des places mixtes pourraient être envisageables.

M. Membrez répond que c'est une idée intéressante mais sans doute difficile à appliquer. Il remarque en effet que si deux deux-roues arrivent en même temps, la situation pourrait être vite compliquée. Il pense qu'il est nécessaire d'améliorer progressivement la situation en augmentant peu à peu le nombre de places.

M. Galletti signale que la mixité existait au préalable puisque certaines places deux-roues pouvaient être utilisées par les uns et les autres. Mais il remarque que des procédures juridiques y ont mis fin.

Une députée S évoque la première phrase de la pétition et elle remarque qu'elle s'applique non seulement aux deux-roues motorisés mais également aux piétons et aux personnes handicapées. Elle indique à cet égard que l'association HAU a signalé que supprimer les deux-roues motorisés des trottoirs serait une mesure de sécurité importante pour les personnes en chaise roulante. Elle se demande ensuite s'il n'est pas incompatible de défendre les deux-roues motorisés et les cyclistes.

M. Membrez répond que le TCS ne défend pas ceux qui roulent sur le trottoir et n'évoque que les situations permettant aux deux-roues motorisés de se garer sur des trottoirs sans gêne. Il rappelle par ailleurs que le TCS défend également les cyclistes depuis longtemps.

Une députée S demande ensuite si le nombre de places évoquées prend en compte les places en ouvrage.

M. Galletti répond par la négative. Il remarque, cela étant, que le TCS soutient cette possibilité. Il pense même que certains usagers possédant des motos onéreuses seraient favorables à se garer en ouvrage. Il mentionne toutefois qu'il n'y a que quelques centaines de places en ouvrage.

Une députée S signale ensuite que le jour où tous les vélos seront placés sur le trottoir, il n'y aura plus d'espace pour y circuler à pied.

M. Galletti répond que la règle du 1,5 mètre s'applique également aux vélos. Il ajoute que le TCS parle bien du stationnement autorisé.

Une députée S déclare être amusée d'entendre les termes « esprit chagrin » à l'égard de M. Jornot.

Une députée S demande pourquoi avoir mentionné le DSE. Elle se demande par ailleurs s'il existe des statistiques sur le nombre de personnes ayant abandonné la voiture au profit d'un deux-roues motorisé.

M. Membrez répond que les entreprises se sont adressées au DSE pour demander plus de places pour leurs employés au centre-ville. Il ajoute que le TCS ne possède pas de statistiques et se base sur des constatations en fonction du nombre d'immatriculations. Il rappelle encore qu'il y a plus d'encombrement dans les rues à Genève lorsque la météo est mauvaise.

M. Galletti ajoute que l'évolution du nombre de deux-roues motorisés est constante et a plus que doublé en vingt ans.

Une députée S demande ensuite combien de membres du TCS auraient en même temps une voiture et un scooter.

M. Galletti répond que le TCS ne tient pas ce genre de statistiques puisqu'il ne couvre que les personnes mobiles et non leur mode de déplacement.

Une députée EAG remarque que la tolérance dont il est question ne gênerait personne selon le TCS, mais elle se demande dès lors pourquoi la P 2021 a été déposée. Elle se demande ainsi si les nuisances et les dangers qui sont évoqués dans cette pétition n'existent pas. Elle se demande encore s'il n'y a pas d'autre solution que les deux-roues, comme le recours aux TPG, solution qui serait plus globale.

M. Membrez répond que le stationnement sur les trottoirs ne dérange personne si les utilisateurs se comportent de manière civique et que le stationnement se fait de manière correcte. Il pense que l'association HAU elle-même ne « *nous tomberait plus sur le dos* ». Il répète que l'usage de deux-roues permet de réduire l'encombrement du trafic. Il rappelle par ailleurs que les TPG ne peuvent pas tout absorber. Il signale à cet égard les efforts consentis, mais il mentionne qu'il convient également de défendre les autres modes de déplacement, et il déclare que le scooter est une solution idéale.

M. Galletti évoque alors une étude vieille de six ou sept ans, du professeur Kaufmann de l'EPFL, qui indique que 6 à 8% des usagers utilisent exclusivement le vélo, 6 à 8% exclusivement la voiture, et les trois quarts des gens tous les modes à disposition. Il mentionne encore que le TCS défend la

mobilité dans toute son acception comme sa défense du CEVA, en son temps, l'a démontré.

Un député S déclare que HAU n'est pas une association ennemie du TCS mais une association qui lutte pour l'accessibilité de toutes les personnes et en particulier des malvoyants. Il précise à cet égard qu'une personne aveugle est particulièrement vulnérable aux guidons des deux-roues motorisés. Il signale en outre que 1,5 mètre n'est pas une distance suffisante pour laisser passer une chaise roulante. Il se demande dès lors si cette tolérance n'est tout simplement pas tolérable.

M. Galletti répond que le TCS a travaillé en excellente harmonie avec l'association HAU.

Un député S répond avoir présidé HAU et n'avoir jamais rencontré le TCS.

M. Membrez observe que le TCS ne demande rien de nouveau mais le maintien de la situation antérieure.

Un député MCG déclare que les habitudes peuvent changer en fonction du temps passé dans la circulation et du coût. Il ajoute que les députés ont la gratuité des déplacements en TPG et il mentionne avoir expérimenté tous les modes. Il se demande alors si la politique du TCS ne va pas dans le sens multimodal. Il rappelle en effet que le TCS subventionnait il y a vingt ans des arbres à vélos.

Il se demande en outre s'il n'y a pas une dérogation uniquement pour le stationnement des vélos sur les trottoirs.

M. Galletti répond que le TCS soutient de longue date l'usage du vélo, quand bien même de nombreuses personnes estiment que le TCS ne défend que les voitures. Il rappelle que le TCS dépanne les vélos, les vélos électriques et les scooters. Il signale que le TCS possède même des dépanneurs se déplaçant à vélo. Il remarque ensuite qu'il est vrai que le TCS finançait des arbres à vélos. Il ajoute que les deux vélos stations ne sont, quant à elles, pas subventionnées puisqu'elles sont censées s'autofinancer.

M. Membrez répond que la loi permet aux vélos de se parquer sur les trottoirs tout comme les autres types de véhicules si la place nécessaire est garantie.

Un député MCG demande si le TCS met à disposition des vélos électriques.

M. Membrez répond que le TCS a soutenu dès 2012 un vélo en libre-service, notamment à Meyrin. Mais il remarque que la Ville de Genève a interdit à cette solution de vélos en libre-service de s'instaurer. Il précise qu'il s'agit en l'occurrence de vélos normaux mais il mentionne que des vélos électriques vont également être mis en service prochainement.

M. Galletti répond que ces questions sont au cœur des réflexions des prestataires. Il indique ensuite qu'en 2007, le TCS offrait à ses membres un rabais de 500.- sur l'achat de vélos électriques. Il précise que près de mille vélos avaient été vendus par ce biais et il remarque que les communes ont ensuite repris ce principe. Il rappelle que de nos jours, rouler en vélo électrique est un effet de mode lorsque l'on est un jeune banquier genevois dynamique.

Un député MCG demande si les véhicules pendulaires ont été comptabilisés. Il se demande ensuite comment le TCS classe les vélos électriques roulant à plus de 25 Km/h.

M. Galletti répond que ces vélos appartiennent à la catégorie des vélos-moteurs. Il ajoute que ces vélos peuvent être considérés comme de simples vélos si l'assistance est coupée.

Il remarque ensuite qu'il y a 10'000 à 15'000 véhicules non genevois qui roulent sur le territoire cantonal.

Un député MCG remarque que des membres du TCS se sont adressés au service juridique du TCS après avoir été amendés sur un trottoir. Il se demande combien de personnes ont utilisé le recours du TCS.

M. Membrez répond qu'il n'y a pas de chiffre.

Un député PLR rappelle que la constitution assure la liberté de choix et il remarque que l'on assiste à une attaque en règle contre les deux-roues motorisés depuis plusieurs années.

Il mentionne ensuite qu'il semblerait que tant qu'il n'y a pas de panneau vertical indiquant qu'il s'agit de places vélos, rien n'est garanti pour ces derniers. Il se demande si ce panneau vertical est une obligation pour interdire aux deux-roues motorisés de se parquer.

M. Membrez acquiesce.

M. Galletti précise que la signalisation verticale fait force de loi puisqu'elle fait l'objet d'une mise à l'enquête.

Séance du 19 mars 2018 : Audition de MM. Antoine de Raemy, président et Jean-Yves Goumaz, directeur général de la Fondation des parkings ainsi que M. Guy Schrenzel, Secrétaire général adjoint, DETA

M. de Raemy prend la parole et rappelle que la Fondation des parkings a la charge de contrôler le stationnement en Ville de Genève. Il déclare alors être à disposition pour répondre aux questions des commissaires.

Une députée S remarque que les auditions ont laissé entendre que la tolérance n'en n'était pas une mais relevait du contrat de prestation de la

Fondation des parkings, laquelle devrait appliquer une politique douce en la matière. Elle rappelle par ailleurs qu'une directive du Département a mis le feu aux poudres, suivi par un rappel à l'ordre du Procureur général. Elle déclare alors qu'elle aimerait savoir quelle est la réalité de la politique menée par la Fondation des parkings.

M. de Raemy déclare que le contrat de prestation indique en effet qu'il est nécessaire d'appliquer une certaine tolérance. Mais il rappelle le nombre de véhicules deux-roues motorisés circulant à Genève ainsi que le nombre de places, et il remarque qu'une « certaine forme de tolérance » est développée. Il précise, cela étant, qu'il y a tous les jours des amendes infligées à des deux-roues motorisés, particulièrement aux véhicules parqués de manière dangereuse ou qui ne permettent pas le passage aux piétons.

Une députée S demande à partir de quand cette tolérance est apparue.

M. Schrenzel répond que c'est depuis 2013 que cette tolérance est appliquée.

Un député MCG remarque qu'en montant la rue de la Cité, il a aperçu un cycliste attacher son vélo à un chéneau, en ne laissant pas la distance suffisante. Il se demande si les agents de la Fondation des parkings amendent des vélos.

M. de Raemy répond par la négative en déclarant que les agents ne verbalisent que les véhicules ayant des plaques.

Un député MCG observe ensuite avoir entendu que M. MAUDET envisageait d'instaurer des plaques d'immatriculation pour les vélos. Il se demande si ce serait un moyen d'intervenir pour la Fondation des parkings.

M. de Raemy répond que ce n'est pas le rôle de la Fondation des parkings mais de la police municipale.

Un député MCG déclare avoir été amendé deux fois dans la rue des Granges avec son scooter alors qu'il ne dérangeait pas et il remarque que cela l'a incité à ne plus se parquer en Vieille-Ville. Il se demande dès lors si la Fondation estime que l'amende est un moyen uniquement coercitif.

M. de Raemy répond que tous les véhicules qui sont parqués sur un trottoir sont en situation illicite. Il ajoute qu'il est vrai que les amendes ont pour but d'inciter les gens à se parquer dans les parkings mais il rappelle qu'il manque 20'000 places.

Un député PLR demande comment s'exprime la tolérance.

M. de Raemy répond qu'il y a des usages par rapport à des trottoirs très larges et il pense qu'il est nécessaire de rester réaliste au vu du nombre de places qui manquent. Il ajoute que c'est donc le bon sens des agents qui détermine cette tolérance.

M. Goumaz ajoute que c'est la mise en danger qui est le plus déterminant par rapport à l'application de cette tolérance.

Le Président demande si les agents de la Fondation des parkings signalent les vélos parqués qui sont dérangeants. Il ajoute que la situation est quelque peu paradoxale puisque la Fondation gère les parkings pour vélos mais ne s'occupe pas de verbaliser les vélos mal parqués.

M. Goumaz acquiesce en mentionnant qu'il y a des échanges réguliers entre les agents de la Fondation et la police municipale.

Un député UDC_remarque ne pas être enclin à jouer les vélos contre les deux-roues motorisés. Il pense qu'il est nécessaire de maintenir l'usage des uns et des autres. Cela étant, il remarque, en tant que cycliste, que la place manque souvent pour les vélos en raison des deux-roues motorisés qui se parquent sur les places vélos. Il se demande alors s'il n'y aurait pas de mesures à prendre à cet égard. Il ajoute qu'il lui semblerait aisé de créer de nouvelles places tant pour les uns que pour les autres.

M. de Raemy répond que la Fondation n'a pas dans son contrat de prestation un focus particulier sur les vélos, mais il remarque que la Fondation incite les communes à créer de nouvelles places pour les vélos et les deux-roues motorisés.

M. Goumaz pense en effet qu'il faut améliorer les catégories de parking en utilisant, par exemple, des places automobiles en été. Il rappelle à cet égard qu'il y a plus de deux roues en été qu'en hiver.

Un député UDC_demande combien de places manquent.

M. Goumaz répond que les chiffres sont connus et il remarque qu'il manque approximativement 20'000 places.

Une députée S demande s'il est possible pour une moto, à l'instar des voitures, de se parquer dans un parking à l'heure.

M. Goumaz acquiesce.

Une députée S demande ce qu'il en est du taux de fréquentation des parkings en ouvrage.

M. Goumaz répond que la tendance est à la hausse.

Un député MCG déclare avoir également suggéré l'idée d'utiliser des places automobiles comme places mixtes. Il remarque ensuite que les Harley Davidson sont de grosses motos de plus de deux mètres et il explique qu'elles ne peuvent pas se parquer sur les places conventionnelles pour les motos. Il ajoute, en ce qui le concerne, qu'il se gare donc sur des places automobiles en payant le parcomètre. Il se demande si cet usage est licite.

M. Schrenzel répond ne pas avoir la réponse stricte, mais il mentionne que si la moto ne peut pas être garée sur une place traditionnelle, elle devrait pouvoir se garer sur une place automobile moyennant paiement.

M. Goumaz mentionne que la Fondation a amendé des motos parkées sur des places automobiles, mais il observe que ces usagers n'avaient pas payé le parcomètre. Il se renseignera plus en détail.

Un député MCG remarque ensuite que la Fondation est en faveur de places mixtes.

M. Goumaz répond que l'espace est contraint et il mentionne que c'est une question qui relève de la politique de mobilité.

Un député MCG demande ensuite si répartir les vélos sur les trottoirs et les motos sur la chaussée serait une démarche que la Fondation pourrait assumer.

M. Goumaz répond que tout est possible. Il rappelle alors que la Fondation a incité les motos à se parker en sous-sol à la place Cornavin, mais il répète que cela dépend de la politique de mobilité.

Un député S signale parker son scooter sur des places vélos afin de pouvoir l'attacher. Il rappelle en effet que les vols sont fréquents. Il se demande ensuite si payer des plaques donne un droit minimal de stationnement. Il mentionne en effet que le canton délivre des plaques à des véhicules qui ne peuvent pas trouver de place de stationnement licite.

M. de Raemy répond qu'infliger des amendes sur tous les deux-roues motorisés mal parkés chaque jour mettrait en danger les employés de la Fondation. Il rappelle que les transports publics sont pleins à 7h du matin et que les rues sont bouchées par les voitures, raison pour laquelle les deux-roues motorisés se multiplient. Il pense dès lors qu'il faut absolument éviter d'harcéler les gens et faire preuve de bon sens.

M. Goumaz ajoute que pousser le raisonnement à l'extrême entraînerait en effet un chaos constant.

Une députée S déclare que construire 20'000 places de plus pour les deux-roues entraînerait un bétonnage accru du canton. Elle se demande à cet égard quelle serait la surface nécessaire pour ces 20'000 places supplémentaires. Elle se demande par ailleurs si la Fondation négocie parfois avec la Migros ou la Coop pour l'utilisation nocturne des parkings des magasins.

M. de Raemy répond que la Fondation mène en effet des négociations. Il ajoute que les utilisateurs des deux-roues se parkent le plus près possible de leur destination et il mentionne qu'il n'est pas possible de créer des places partout. Il pense dès lors qu'il serait nécessaire de réfléchir à des espaces

pertinents où créer des places supplémentaires. Il précise qu'il faudrait 30'000 m² de plus.

3. Prises de positions et vote

Une députée S rappelle avoir entendu au sein des commissaires qu'il suffisait de déposer la pétition de l'ATE et de renvoyer la seconde au Conseil d'Etat. Elle pense au contraire qu'il serait nécessaire et plus équitable de réserver le même sort à l'une et l'autre pétition.

Le Président rappelle que la Commission a lié ces deux pétitions et il mentionne qu'il est possible de les délier.

Une députée S répète qu'il faudrait réserver le même sort aux deux objets.

Le Président répond qu'un vote se déroulera pour chacune de ces deux pétitions.

Un député MCG déclare comprendre la remarque de la députée S et il déclare que cela ne pose pas de problème à son groupe. Il ajoute toutefois que ce dernier, en lien avec la motion qu'il a déposé en 2013, soutiendra la P 2029 et demandera le dépôt de la P 2021.

Un député PLR pense qu'il faut traiter ces deux objets ensemble, quand bien même leurs objectifs sont antagonistes. Il rappelle que le but de la Commission est de trouver des solutions les plus réalistes pour les uns et les autres. Et il ne croit pas qu'il faille rouvrir de guerre entre les différents usagers de la voirie. Il mentionne qu'une tolérance est donc non seulement nécessaire mais il remarque qu'il est tout aussi important de respecter les uns et les autres. Il ajoute qu'il n'est ainsi pas possible de tolérer qu'une poussette ne puisse plus passer sur un trottoir, tout comme il est légitime de tolérer des deux-roues sur les trottoirs.

Il rappelle alors que les automobilistes payent en plus des plaques des macarons et il répète qu'il est nécessaire de trouver une solution valable pour tout le monde. Dès lors, il déclare qu'il n'est pas possible d'accepter une pétition et de déposer l'autre.

Un député PLR ajoute que les deux pétitions seront traitées dans le même rapport et il pense également que les deux objets doivent avoir le même sort.

Une députée S déclare que son groupe demandera le renvoi des deux pétitions au Conseil d'Etat. Elle ne pense pas que la Commission puisse donner de solution, cette tâche relevant du Conseil d'Etat.

Un député MCG déclare que son groupe pourrait se rallier au renvoi des deux pétitions mais il mentionne que l'une des pétitions demande d'être plus

laxiste alors que l'autre demande une répression plus forte. Il remarque qu'accepter les deux pétitions reviendrait à dire oui et non en même temps.

Un député Ve déclare que son groupe suivra la position des Socialistes. Il ajoute que ce double renvoi permettra de traiter séparément les deux objets.

Un député UDC pense qu'un député PLR a bien parlé. Il ajoute qu'il faut soit renvoyer les deux pétitions soit les déposer ensemble. Il mentionne en l'occurrence qu'il serait préférable de déposer les deux pétitions et de laisser au Département le soin de gérer la situation.

Un député MCG rappelle que la Commission ne peut pas renvoyer une pétition dont elle ne partage pas les invites. Il ajoute qu'indiquer dans les rapports les observations de la Commission ne sert à rien, comme il en a fait l'amère expérience.

Un député UDC pense qu'un député UDC a aussi bien parlé qu'un député PLR. Il ajoute être en faveur du dépôt des deux pétitions puisque celles-ci ne vont pas résoudre grand-chose.

Il ajoute que son groupe, quoi qu'il en soit, optera pour un choix commun. Il rappelle par ailleurs que la seconde pétition visait à supprimer la première et il ne pense pas que cela soit très fair-play.

Le Président répète qu'il s'agit de deux objets différents impliquant ainsi deux votes.

Un député PLR remarque que son groupe estime que les deux pétitions doivent être traitées simultanément compte tenu de la réalité de la problématique. Il ajoute que son groupe est en faveur du renvoi de ces deux objets au Conseil d'Etat.

Un député S remarque partager cette opinion. Il ajoute que cette problématique dépasse les clivages politiques et est un réel problème de société pour lequel il convient de trouver des solutions intelligentes. Il rappelle que des milliers de gens ont signé l'une et l'autre pétition et il ne croit pas que déposer ces pétitions soit très respectueux.

Le Président mentionne faire de la politique pour prendre des positions claires. Il ajoute que les deux pétitions disent tout et leur contraire. Il observe que la pétition de l'ATE a rallumé la guerre de la mobilité, le TCS ayant simplement répondu en demandant le maintien de la tolérance. Il ajoute qu'il votera donc le dépôt de la P 2021 et le renvoi de la P 2029.

Un député MCG rappelle que la M 2039 avait été acceptée par le parlement, entraînant la signature d'accords permettant un statu quo. Il ajoute qu'il est vrai que la pétition de l'ATE a remis le feu aux poudres.

Un député UDC déclare qu'il est tout à l'honneur du président de savoir ce qu'il veut, mais il mentionne, pour sa part, savoir ce qu'il ne veut pas.

Le Président passe au vote du renvoi au Conseil d'Etat de la P 2021 :

En faveur : 8 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 3 PLR)

Non : 5 (2 UDC, 3 MCG)

Le renvoi est accepté

Le Président passe au vote du renvoi au Conseil d'Etat de la P 2029 :

En faveur : 12 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 3 PLR, 1 UDC, 3 MCG)

Non : 1 (1 UDC)

Le renvoi est accepté.

Pétition (2021-A)

Pour la sécurité des piétons, non au parking des deux-roues motorisés sur le trottoir

Mesdames et
Messieurs les députés,

Au mois d'août, une nouvelle brochure a été réalisée par le département de Luc Barthassat, ministre des transports, à destination des usagers de deux-roues motorisés. Elle annonce que le parking de ces véhicules sur les trottoirs est toléré, moyennant un passage de 1m50 pour les piétons.

Cette mesure, qui met en danger les piétons et entrave leur circulation, n'est pas conforme au droit suisse, qui réserve cette possibilité aux vélos (ordonnance sur la circulation routière, article 41).

Les signataires demandent le respect de la loi et l'abandon de cette tolérance, qui va à l'encontre de la nouvelle loi sur la mobilité adoptée par les Genevois en 2016.

N.B. 278 signatures¹
Association transports et
environnement (ATE)
Rue de Montbrillant 18
1201 Genève

¹ Pour information, la pétition est en outre munie de 746 signatures électroniques.

Pétition (2029-A)

pour le maintien de la tolérance en matière de stationnement des deux-roues motorisés

Mesdames et
Messieurs les députés,

Vu l'art. 190 de la Constitution prévoyant que l'Etat doit faciliter les déplacements et viser la fluidité.

Considérant que Genève, la ville la plus encombrée de Suisse, est très mal classée sur le plan mondial en prenant en compte la mesure du temps à l'arrêt par les GPS embarqués.

Que, dans ce contexte, l'Etat doit favoriser l'utilisation des deux-roues-motorisés, qui occupent moins d'espace sur la voirie et diminuent les bouchons journaliers considérables existants.

Considérant toutefois que le nombre de places de stationnement disponibles pour ces véhicules n'est que d'environ 8500 alors qu'ils sont 55 000 immatriculés à Genève et bien plus en comptant ceux venant de l'extérieur du canton mais y circulant.

Que par ailleurs la politique de la Ville de Genève et des communes suburbaines consiste à agrandir les trottoirs au détriment des places de stationnement et des voies de circulation.

Qu'ainsi la tolérance permettant aux deux-roues motorisés de stationner sur les trottoirs à la condition que subsiste un espace d'au-moins 1,5 mètre pour les piétons s'impose comme une évidence et une mesure de bon sens élémentaire.

Que l'article 41 al. 1bis de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière dispose que des signaux peuvent autoriser expressément d'autres véhicules que les vélos à stationner sur les trottoirs, à condition que subsiste toujours un espace d'au moins 1,5 mètre pour les piétons.

Que de tels signaux n'existent toutefois pas en Suisse (Code suisse de la circulation routière commenté Bussy & Rusconi, 4^e éd. 2015, n. 1.1.2 ad art. 41 OCR), ne permettant ainsi pas de formaliser l'autorisation prévue par la loi.

Que, dans ces circonstances, la tolérance pratiquée jusqu'à ce jour est parfaitement légale, comme l'a d'ailleurs confirmé l'Office fédéral des routes.

Les signataires demandent au Grand Conseil de Genève de maintenir la tolérance permettant aux véhicules deux-roues motorisés de stationner sur les trottoirs à la condition que subsiste un espace d'au-moins 1,5 mètre pour le passage des piétons. Ils demandent également à ce que cette pétition soit liée à celle identique adressée au Conseil d'Etat de Genève.

N.B. 1 signature²
Touring Club Suisse
Section Genève
Quai Gustave-Ador 2
1207 Genève

² Une pétition identique munie de 5044 signatures dont 3985 signatures électroniques a été adressée au Conseil d'Etat.