



*Date de dépôt : 10 juillet 2023*

## **Rapport**

**de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de Didier Bonny, Dilara Bayrak, Philippe de Rougemont, Marta Julia Macchiavelli, Anne Bonvin Bonfanti, Marjorie de Chastonay, Maria José Quijano Garcia, Pierre Eckert, Corinne Müller Sontag, Olivier Baud, Sylvain Thévoz, Françoise Nyffeler, Nicolas Clémence : Des cases vélos pour les... vélos !**

*Rapport de majorité de Jacques Jeannerat (page 4)*

*Rapport de minorité de Matthieu Jotterand (page 8)*

## Proposition de motion (2902-A)

### Des cases vélos pour les... vélos !

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

- l'ordonnance fédérale sur la signalisation routière, art. 79 al. 4 :  
*« Il est possible de réserver des cases de stationnement aux catégories de véhicules et aux groupes d'utilisateurs ci-après en y marquant un symbole :*
  - a. le symbole « Cycle » (5.31), pour les cycles et les cyclomoteurs ;*
  - b. le symbole « Motorcycle » (5.29), pour les motocycles ;*
  - c. le symbole « Handicapés » (5.14), pour les personnes qui disposent d'une « carte de stationnement pour personnes handicapées » ;*
  - d. le symbole « Station de recharge » (5.42), pour les véhicules électriques en cours de recharge. » ;*
- l'ordonnance fédérale sur la signalisation routière, art. 79 al. 6, dans lequel il est mentionné que « [...] Les cases de stationnement ne doivent être utilisées que par les véhicules des catégories pour lesquelles elles ont été dimensionnées. Les cases de stationnement réservées à une catégorie de véhicules ou à un groupe d'utilisateurs ne peuvent être utilisées que par celle-ci ou celui-ci. » ;
- que malgré cette ordonnance fédérale un certain nombre de places de stationnement pour les cycles où il est inscrit « Vélos » sont régulièrement utilisées par des motos et scooters ;
- que les épingles installées sur les cases de stationnement deux-roues prévues pour attacher les vélos sont trop souvent rendues inutilisables en raison de l'espace que prennent les scooters ou les motos qui se parquent sur lesdites cases ;
- la réponse du Conseil d'Etat à la question urgente 1827 intitulée « Stationnement des deux-roues motorisés sur les places vélos »,

invite le Conseil d'Etat

- à faire respecter la loi, et donc à sanctionner les scootéristes et motards qui stationnent leur véhicule sur les cases de stationnement qui sont clairement indiquées comme étant destinées aux vélos par un signal vertical ou du marquage ;

- à renforcer, dans la convention qui lie l'Etat à la Fondation des parkings, les dispositions concernant le contrôle des deux-roues, trois-roues ou quatre-roues motorisés stationnés de manière illicite sur les places de stationnement spécifiquement destinées aux vélos ;
- à augmenter significativement le nombre de cases de stationnement clairement indiquées comme étant destinées aux vélos et équipées d'épingles par un signal vertical ou du marquage.

## RAPPORT DE LA MAJORITÉ

### Rapport de Jacques Jeannerat

La commission des transports a étudié et traité la M 2902 lors de ses séances du 25 avril et du 16 mai 2023, sous les présidences successives de MM. Thomas Wenger et Stéphane Florey.

Les procès-verbaux ont été tenus par M<sup>me</sup> Laura Tomacelli, que nous remercions de son travail.

MM. David Favre, directeur général de l'OCT, et Nicolas Fournier, secrétaire général adjoint du DI, ont assisté aux séances.

### Séance du 25 avril 2023 – Présentation de la motion par M. Didier Bonny, auteur

M. Bonny explique que cette motion part du constat que des places indiquées pour vélos sont occupées par des deux-roues motorisés. Des agents de la fondation qu'il a interpellés lui ont expliqué qu'ils n'étaient pas en mesure de les amender et qu'il fallait s'adresser à la police municipale. Face à cette incompréhension, il a dans un premier temps contacté le Conseil d'Etat au travers d'une question écrite urgente. Le gouvernement a répondu que la fondation des parkings ou la police municipale pouvait sanctionner les deux-roues motorisés si les places en question contenaient un marquage au sol ou un marquage vertical. En revanche, lorsque les places de parking ne contenaient ni marquage au sol ni marquage vertical, celles-ci étaient mixtes et pouvaient être utilisées de tous.

Selon lui, cette motion s'inscrit dans le plan de stationnement voté le 27 janvier 2023. Il cite la onzième action de ce plan qui vise à agir sur le stationnement vélo. Il pense aussi qu'il serait pertinent de proposer une campagne de sensibilisation entre vélos et autres usagers. La douzième action du plan de stationnement vise aussi à résoudre le problème du stationnement des deux-roues motorisés. C'est pourquoi la motion s'inscrit parfaitement dans ce plan. Il souligne ne pas souhaiter une guerre vélo contre moto. Il explique que ce qui le dérange c'est que des épingles qui sont mises en place pour les vélos ne peuvent être utilisées par ceux-ci, car les deux-roues motorisés occupent ces places. De ce fait, il indique être favorable à la mise en œuvre de places uniquement réservées aux vélos et non mixtes. Afin de permettre aux cyclistes de profiter au mieux des infrastructures et afin de favoriser la mobilité douce.

M. Bonny demande que le département soit auditionné. Il ne comprend pas pourquoi des agrafes sont installées si les places sont mixtes.

### **Séance du 16 mai 2023 – Audition de MM. David Favre, directeur général de l'OCT, DI, et Nicolas Fournier, secrétaire général adjoint, DI**

M. Fournier reprend l'exposé des motifs qui demande pourquoi les utilisateurs de deux-roues motorisés ne sont pas verbalisés lorsqu'ils stationnent sur des places de vélos contenant le marquage au sol « VÉLOS ». Il explique qu'au sens de l'OSR, une inscription au sol n'a aucune valeur juridique. Pour pouvoir clairement réserver une place à vélo aux vélos et de facto amener un deux-roues motorisé y stationnant, il faut soit une signalisation verticale (panneau) soit un marquage au sol contenant le symbole « cycle » au sens de l'OSR.

Il présente un inventaire des places dédiées aux cycles pour la ville de Genève qui est assez représentative des autres localités du canton. Le nombre de places ayant seulement un marquage au sol indiquant « VÉLOS » ou « CYCLES » s'élève à 5545. Les deux-roues motorisés peuvent y stationner librement. Toutefois, il relève qu'il y a 126 places qui sont dûment signalées pour les vélos (au sens de l'OSR) et sur lesquelles les deux-roues motorisés ne peuvent stationner. Enfin, il y a des places avec dispositifs d'accrochage, des places avec arceaux et des emplacements sans support, sur lesquels les deux-roues motorisés peuvent stationner. Pour résumer : sur 23 440 places en ville de Genève, seulement 126 sont expressément dédiées aux cycles au sens de l'OSR.

Concernant les places pour deux-roues motorisés, il y en a 13 500 sur la voirie et 2000 en ouvrage. Ces places comprennent des cases blanches sans équipement et des cases blanches avec accroches sur la ligne blanche. Un inventaire est en train d'être effectué pour différencier les deux. Il souligne que sur ces 13 500 places, 4200 ont été installées depuis 2014. La Ville fournit donc un effort important pour agrandir son parc. Il souligne aussi l'effort de la Fondation des parkings qui a créé entre 2018 et 2200 plus de 580 places en ouvrage. A ce propos, il rappelle que la Fondation des parkings propose un abonnement très avantageux aux détenteurs de deux-roues motorisés.

Enfin, s'il prend le ratio de places deux-roues motorisés disponibles en voirie et celui des places de voitures, il constate que celui des deux-roues motorisés s'élève à 0,23 (contre 0,18 en 2014) et celui des voitures à 0,11. Le ratio est donc plus favorable aux deux-roues motorisés. Le département est donc conscient des tensions en lien avec l'application stricte de la législation fédérale concernant le stationnement des deux-roues motorisés sur le trottoir,

c'est pourquoi il augmente les places de stationnements pour deux-roues motorisés.

Enfin, sur les 38 000 amendes d'ordre pour stationnement illicite de deux-roues motorisés en 2022, seulement 15 000 étaient liées à un stationnement sur le trottoir. Aussi, vu que seulement 126 places sont uniquement réservées aux cycles, les amendes liées sont très réduites. Puisqu'il y a 23 440 places de cycles sur la ville de Genève et qu'une large partie est accessible aux deux-roues motorisés, la mixité qui prévaut semble être de nature à permettre que tous les usagers puissent in fine trouver une solution de stationnement. Le département estime qu'il serait possible de transformer les places avec inscription au sol « VÉLOS » en places exclusivement réservées aux vélos. Pour ce faire, il faudrait publier un arrêté global sur l'ensemble des places, mais ceci est de la compétence de la Ville de Genève pour l'essentiel des places, dans la mesure où ces places sont sur du réseau de quartier non structurant, avec un préavis non liant de l'OCT. Toutefois, il ne pense pas qu'il serait souhaitable d'effectuer ce changement pour toutes les places cycles.

Par conséquent, le département n'identifie pas un besoin aigu d'aller dans le sens de la motion. La situation actuelle semble satisfaisante. Il pourrait être envisagé de transformer certaines places, mais, selon le département, la mixité qui prévaut répond aux besoins.

Un commissaire comprend que le problème doit *in fine* être réglé au niveau communal. Aussi, il pense qu'une des raisons du manque de places pour vélos est le nombre de carcasses qui squattent les places plus que les des deux-roues motorisés. Il demande si le canton ou les communes font quelque chose pour y remédier.

M. Fournier indique que le débarrassage des carcasses de vélos est du ressort communal. Il sait que la Ville de Genève a augmenté ses efforts sur cette problématique. Au plan d'action du stationnement figurait d'ailleurs une proposition pour que la Fondation des parkings reprenne au moins partiellement cette prérogative.

## **Discussion et prises de position**

Pour le PLR, l'audition a montré que ces changements étaient de compétence communale, de ce fait, il s'opposera à la motion.

Pour LJS, les invites ne font que traiter de demandes auxquelles il a déjà été répondu. LJS refusera la motion.

Les Verts estiment que, puisqu'il n'y a que 126 places formellement dédiées aux vélos et que les agents municipaux sont en incapacité d'amender,

la motion va dans le sens d'une politique publique que les Verts souhaitent ; ils voteront en faveur de cette motion.

L'UDC s'opposera à cette motion car il s'agit de compétences avant tout communales. L'UDC invite les motionnaires à déposer leur motion à la Ville de Genève. Aussi, il suit le point de vue du département qui semble dire que la cohabitation entre cycles et deux-roues motorisés est viable.

Le PS relève que la première invite est intéressante, notamment si au niveau communal les places de vélos seront augmentées. Il soutiendra cet objet.

Le MCG indique que puisque la gestion des deux-roues motorisés et des cycles ne semble pas être problématique et que la question est de compétence municipale, il s'opposera.

Le Centre s'opposera à la motion.

## Vote

Le président met aux voix l'acceptation de la **M 2902** :

Oui : 4 (2 Ve, 2 S)

Non : 10 (1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)

Abstentions : –

**La M 2902 est refusée.**

*Date de dépôt : 14 août 2023*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### **Rapport de Matthieu Jotterand**

La place en ville étant limitée, les places de parc le sont naturellement aussi. Ainsi, le ratio de places pour les différents types de véhicules et leur partage éventuel ne peut satisfaire l'ensemble des usagers et usagères.

Les motionnaires ont constaté que les cyclistes voient souvent les places qui leur sont – d'apparence du moins, si ce n'est légalement – réservées, en particulier les épingles, occupées par de nombreuses motos et pléthore de scooters (ci-après : 2RM).

Il est de notoriété publique que le nombre de places disponibles, c'est-à-dire leur disponibilité, leur accessibilité et leur coût (parcmètre, abonnements et amendes) constitue un des facteurs du choix du mode de transport. Il est clair que chaque mode de transport requiert certaines particularités, citons par exemple un espace très conséquent pour la voiture ou des attaches fixes pour le vélo.

C'est ce dernier point qui fait l'objet de cette motion : les cyclistes ont besoin de pouvoir attacher leur monture et ne peuvent donc pas se mettre « n'importe où ». Lors de la recherche fastidieuse d'une place de parc, il est frustrant pour un ou une cycliste de constater que plusieurs feraient l'affaire mais sont occupées par une autre catégorie de véhicules, qui n'ont pas le besoin des infrastructures à disposition.

Le traitement de cette motion a permis de mettre à jour plusieurs aspects concernant les spécificités du parcage des vélos et 2RM. En particulier, il est apparu que seul un nombre extrêmement faible de places « vélos » étaient effectivement réservées à ces derniers (126, sur plusieurs dizaines de milliers, en ville de Genève).

Face à un report modal nécessaire sur les plans climatique et urbanistique, un tel décalage face au nombre de places nécessaire se révèle très problématique.

Alors que des solutions simples et pragmatiques pourraient être trouvées, notamment en réservant les places « vélos » à ces derniers, ne serait-ce déjà que là où les places 2RM sont également en suffisance, la majorité de la

commission a préféré rejeter le texte en bloc, se défaussant sur les communes (ce qui n'est que partiellement pertinent) et refusant d'œuvrer pour que les dizaines de milliers de cyclistes genevois et de l'ensemble de l'agglomération, dont la part modale est en constante augmentation, puissent se partager plus que 126 places de manière assurée.

La minorité de la commission rappelle la difficulté de trouver des places de parc adéquate pour les cyclistes (ce qui serait pourtant au bénéfice de tout le monde puisque cela réduit d'autant l'encombrement des trottoirs) et pense donc la motion bienvenue et utile, même si le marquage clair de plus de places de parc, en bonne partie à la charge des communes, la rendrait encore plus bénéfique.