



Date de dépôt : 3 juin 2025

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de Fabienne Monbaron, Jacques Béné, Darius Azarpey, Rémy Burri, Murat-Julian Alder, Thierry Oppikofer, Philippe Meyer, Jean-Pierre Pasquier, Stéphane Florey, Christian Steiner, Daniel Noël, Véronique Kämpfen : Modification du RPSFP – Permettons aux deux-roues motorisés de trouver une place !

Rapport de majorité de Pascal Uehlinger (page 4)

Rapport de minorité de Matthieu Jotterand (page 8)

Proposition de motion (3025-A)

Modification du RPSFP – Permettons aux deux-roues motorisés de trouver une place !

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

- le nombre important de deux-roues motorisés immatriculés dans notre canton (le plus grand de toute la Suisse) ;
- le changement de pratique du canton en matière de stationnement hors cases ;
- le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RPSFP – L 5 05.10) ;
- la modification de ce dernier au 17 mai 2023 qui a engendré une nouvelle baisse du nombre de places de stationnement dédiées aux deux-roues motorisés (2RM) : le ratio 2RM pour le stationnement en lien avec le logement est passé d'un minimum de **0,1 place par 100 m²** de surface brute de plancher, dans les secteurs I à III, à un minimum de **0,08 place par 100 m²**, et d'un minimum de **0,2 à un minimum de 0,16 place pour 100 m²** dans les autres secteurs ;
 - le ratio 2RM pour le stationnement en lien avec les activités est passé d'un maximum de **1 place par 200 m²** de surface brute de plancher à un maximum de **0,35 place par 100 m²** ;
- la discrédance en faveur des vélos, que ce soit en matière de ratio ou de conditions de réalisation :
 - le ratio pour le stationnement de ceux-ci pour le logement a été augmenté de **1,5 à 3 places pour 100 m²** de surface brute de plancher et, pour les activités, il est passé d'un minimum de **1 place** à un minimum de **1,6 à 2 places par 100 m²**. Pour les personnes en formation, seules des places vélos sont réalisables, avec l'exigence d'au minimum une place par chambre ;
 - ces places doivent être facilement accessibles, abritées et équipées contre le vol. Elles peuvent être partiellement réalisées sur l'espace public et doivent se trouver à proximité des entrées pour les activités. Pour le logement, un tiers d'entre elles doivent être en rez-de-chaussée et à proximité des allées et un tiers des places doit bénéficier d'un raccordement électrique ;

- que la création de places 2RM supplémentaires sur l'espace public n'a de loin pas été suffisante pour compenser l'entrée en vigueur de l'interdiction du parcage hors cases ;
- que ce manque pèjore aussi les conditions de stationnement des propriétaires de vélos, mais également la fluidité du trafic et la vie des habitants qui subissent les passages incessants des véhicules qui cherchent une place ;
- qu'il convient dès lors d'adapter l'offre de stationnement en matière de deux-roues motorisés,

invite le Conseil d'Etat

- à augmenter les ratios prévus pour le stationnement des deux-roues motorisés, dans le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés, notamment en :
 - doublant le nombre de places prévues à l'article 5, alinéa 7 de la version du RPSFP avant la modification de mai 2023, soit :
*« Pour les véhicules deux-roues motorisés, le nombre de places à réaliser est de **0,2 place pour 100 m²** de surface brute de plancher dans les secteurs I à III et de **0,4 place pour 100 m²** dans les autres secteurs. » ;*
 - doublant le nombre de places prévues à l'article 6, alinéa 6 de la version du RPSFP avant la modification de mai 2023, soit :
*« Pour les véhicules deux-roues motorisés, un maximum **d'une place pour 100 m²** de surface brute de plancher est admis. » ;*
- à prendre des mesures permettant d'augmenter le nombre de places de stationnement pour les deux-roues tant en ouvrage que sur la voie publique, en pourcentages égaux ;
- à ne pas créer, sur l'espace public, d'attribution de places à une catégorie particulière d'usagers de deux-roues autre que les places à seule destination des vélos-cargos ;
- à inclure, au moment de la délivrance des autorisations de construire des établissements de formation dès le niveau secondaire, un nombre de places de stationnement suffisant pour toutes les catégories de deux-roues.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Pascal Uehlinger

La proposition de motion 3025 a été traitée par la commission des transports lors de ses 5 séances du 17 septembre 2024, des 4 et 11 mars 2025 et des 1 et 15 avril 2025.

La présidence a été assurée par M^{me} Gabriela Sonderegger.

Lors de la séance du 17 septembre 2024, la commission a commencé à traiter la motion M 3025 intitulée « Modification du RPSFP – Permettons aux deux-roues motorisés de trouver une place », présentée par M^{me} Fabienne Monbaron (PLR). Elle met en lumière le manque de places de stationnement pour les deux-roues motorisés à Genève, notamment suite à une modification du règlement en mai 2023 lors de laquelle le nombre de places obligatoires dans les nouvelles constructions a été réduit. La motion propose d'augmenter le nombre de places pour deux-roues motorisés en doublant les ratios précédents, et de créer des places supplémentaires dans les parkings et sur la voie publique. Elle recommande également d'inclure des places pour deux-roues motorisés dans les établissements scolaires secondaires.

La discussion a abordé plusieurs points, notamment la cohabitation entre vélos et deux-roues motorisés, la sécurité des jeunes dans les lieux de formation, et la distinction entre les différents types de deux-roues (électriques ou non). Des amendements ont été suggérés pour clarifier certains aspects, tels que la séparation des places pour des raisons de sécurité et l'inclusion des vélos-cargos. La motion a également soulevé des préoccupations sur les coûts de construction des places de stationnement et leur impact sur les promoteurs immobiliers. La commission a décidé d'organiser des auditions avec l'Association des promoteurs constructeurs (APCG) et le département pour approfondir ces questions.

La séance du 4 mars, avec l'audition du département, a abordé les problématiques du stationnement des deux-roues motorisés et les solutions envisagées :

1. **Création de places supplémentaires** : La motion demande davantage de places pour deux-roues motorisés dans les nouvelles constructions. En réponse, un objectif de 2400 places mixtes (motos et vélos) a été fixé, avec une priorité sur l'hypercentre (environ 2000 places).

2. **Stationnement dans les parkings** : La Fondation des parkings prévoit d'aménager des stations dans plusieurs infrastructures, mais sans distinction stricte entre motos et vélos, favorisant une mixité des usages.
3. **Ratios de stationnement réduits** : Le règlement actuel impose moins de places pour deux-roues motorisés dans les nouvelles constructions (1 place pour 12,5 appartements contre 1 pour 10 auparavant). Il est rappelé que le plan d'action sur le stationnement prévoit un bilan à partir de 2026, en coordination avec l'office de l'urbanisme et les différents promoteurs. Il est confirmé que les dossiers d'autorisation de construire pour de nouveaux établissements doivent inclure une répartition équilibrée des places de stationnement entre deux-roues motorisés et vélos.
4. Par ailleurs, une dynamique est en cours pour adapter les espaces de stationnement existants à l'évolution des pratiques de mobilité. Il indique que cette adaptation se traduit par une diminution des places pour voitures au profit d'une augmentation des places pour vélos et motos, ce qui va dans le sens des préoccupations exprimées par la motion. Il souligne que, depuis mai 2024, un travail important a été mené pour adapter les mesures prévues dans le plan d'action et mieux répondre aux attentes formulées.
5. Il est également rappelé que les parkings existants pourraient être adaptés pour répondre aux besoins actuels, mais cela dépend de la volonté des propriétaires (souvent publics).
6. Parallèlement, des actions seront menées afin d'éliminer les vélos épaves afin de redonner des places.
7. Le problème reste que, sans volonté de forcer les propriétaires à construire plus de places pour deux-roues motorisés en ouvrage, on assistera toujours à un report en surface.

Le 11 mars 2025, la commission a auditionné l'APCG en lien avec la M 3025

La commission a auditionné M. Romain Lavizzari (président), M. Yannis Ioannides (membre du comité) et M. Simon Reichen (secrétaire général) de l'APCG. Les intervenants ont souligné la complexité du stationnement des deux-roues motorisés, notamment en surface, et ont insisté sur la nécessité d'une approche globale de la mobilité. Ils ont évoqué la transition vers des places en sous-sol payantes, qui constitue un frein pour les usagers habitués à la gratuité.

Les discussions ont abordé les quotas implicites pour les deux-roues motorisés (1 place voiture = 4 places deux-roues), les coûts associés

(50 francs/mois pour les deux-roues contre 200 francs pour les voitures), et les défis liés à l'électrification des infrastructures. Les intervenants ont également proposé des solutions comme la réversibilité des places de stationnement et une meilleure intégration des besoins en mobilité dans les projets urbains.

La commission a discuté des enjeux liés à la sécurité des batteries, à la compensation des places supprimées en surface, et à l'évolution des usages dans les nouveaux quartiers. Les intervenants ont insisté sur l'importance d'une réflexion globale et durable pour répondre aux besoins de stationnement des deux-roues motorisés.

Le 1^{er} avril 2025, la discussion de la motion s'est limitée à un report de discussion, car la commission avait souhaité entendre l'ACG, qui a fourni une réponse par écrit. La présidente a proposé que la commission aborde ce point lors de la séance dédiée.

En résumé, l'ACG a répondu : « en lien pour ce qui a trait à la situation des 2RM, considérant que nous partageons les constats des motionnaires tels qu'ils ressortent de l'exposé des motifs de la M 3025, nous vous informons être favorables à la première invite visant à largement augmenter les ratios de stationnement sur fonds privés prévus selon le RPSFP pour ce type de véhicule.

Dans le même sens et compte tenu de l'important déficit de places qu'il convient désormais de combler, il nous semble judicieux de coupler cette mesure avec un accroissement du nombre de places pour 2RM en ouvrage et sur la voie publique, comme le suggère la seconde invite de la proposition de motion que nous soutenons également.

En revanche, nos membres estiment essentiel que ce développement ne se fasse pas au détriment des places dévolues aux vélos. Ainsi et contrairement à la finalité de la troisième invite adressée au Conseil d'Etat, nous considérons comme pertinent de continuer à créer, sur l'espace public, des places uniquement destinées à ces derniers, en sus de celles pouvant être réservées aux vélos-cargos. »

La séance du 15 avril 2025 a terminé le traitement de la motion 3025 visant à augmenter les places de stationnement pour les deux-roues motorisés. Les discussions ont souligné la pression croissante sur l'espace public et le besoin d'infrastructures adaptées dans les projets immobiliers. Il a été mentionné que les places de stationnement pour deux-roues motorisés étaient insuffisantes, ce qui entraîne une saturation du domaine public. La motion propose de mieux équilibrer les places de stationnement entre les deux-roues et les voitures, tout en encourageant une réflexion sur la reconversion des places inutilisées. Suite aux discussions, la présidente a fait voter 3 amendements.

La présidente soumet au vote l'amendement à la **deuxième invite** :

- *à prendre des mesures permettant d'augmenter le nombre de places de stationnement pour les deux-roues tant en ouvrage que sur la voie publique, en pourcentages égaux ;*

Oui : 15 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)

Non : –

Abstentions : –

L'amendement est accepté.

La présidente soumet au vote la suppression de la troisième invite :

Oui : 5 (3 S, 2 Ve)

Non : 8 (1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 2 PLR, 2 UDC)

Abstentions : 2 (2 PLR)

La suppression de la troisième invite est refusée.

La présidente soumet au vote l'amendement du député S à la quatrième invite :

- *à inclure, au moment de la délivrance des autorisations de construire des établissements de formation dès le niveau secondaire, un nombre de places de stationnement suffisant pour les vélos.*

Oui : 5 (3 S, 2 Ve)

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

Abstentions : –

L'amendement est refusé.

La présidente met aux voix l'ensemble de la M 3025 ainsi amendée :

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

Non : 4 (3 S, 1 Ve)

Abstentions : 1 (1 Ve)

La motion 3025, ainsi amendée, est acceptée.

Date de dépôt : 3 juin 2025

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de Matthieu Jotterand

La motion vient du fait que, proportionnellement, Genève est le canton qui compte le plus de deux-roues motorisés, véhicules bruyants et, dans l'immense majorité des cas, thermiques, ce qui devrait pourtant conduire à un principe de prudence et de retenue dans l'encouragement à l'utilisation de ce mode.

La motion soulève plusieurs problèmes parallèles : il y a d'un côté le nombre de places dans les immeubles nouvellement construits et de l'autre côté le nombre de places sur la voie publique, principalement au centre-ville. A cela se greffent encore les places disponibles dans les établissements scolaires secondaires.

D'une manière générale, la motion découle du fait que les usagers et les usagères de 2RM préfèrent se garer gratuitement dans l'espace public, sur les places vélos, sur le trottoir ou autre plutôt que dans de payer une place dans un parking en ouvrage.

La motion s'articule donc autour d'une problématique bien réelle de 2RM garés sur les trottoirs et les places vélos, entravant le développement des mobilités actives (marche et vélo). En parallèle, des parkings en ouvrage restent sous-utilisés ou, par exemple dans les communes suburbaines, loués à des pendulaires, alors que les riverains stationnent leurs véhicules dans l'espace public avec un macaron au prix très bas.

Au niveau des établissements scolaires du secondaire, quiconque a assisté récemment à des sorties de classe a pu voir se dérouler une espèce de parade motorisée et testostéronée que la motion souhaite encourager en augmentant le nombre de places pour les deux-roues motorisés, c'est-à-dire souvent excessivement et inutilement puissants et bruyants, augmentant le danger pour les élèves et les professeurs cyclistes et/ou piétons.

Quand, en 2025, le département de la santé (*sic* !) et des mobilités prône un « traitement égalitaire » des deux-roues et un nombre de places dans les établissements scolaires « équilibré » entre les différents types de mobilités, on croit rêver. Le stationnement est un levier majeur du choix modal et il semble assez évident que, pour des raisons de santé (activité physique, pollution

atmosphérique...) et pour des raisons de sécurité et de confort (bruit routier, vitesse...), l'usage de la marche, des transports publics et, en l'occurrence, du vélo est à privilégier face à l'usage de la voiture ou, en l'occurrence, de la moto.

Sur le plan du stationnement en ouvrage, celui-ci se révèle extrêmement onéreux. Des places voitures restent vides, respectivement sont louées à des pendulaires par des habitants et habitantes qui se garent alors moins cher en surface. Dans ces deux cas, la simple transformation d'un coup de peinture de places voitures en places motos permettrait de résoudre le problème.

Surtout, la modification du règlement sur le stationnement dans les nouvelles constructions est « récente », pas besoin donc d'une nouvelle modification mais d'une sensibilisation des acteurs du secteur et d'une observation du changement progressif, surtout lié à l'inertie des projets de construction, qui ne se font pas du jour au lendemain : les immeubles actuellement livrés n'ont pas encore intégré ces nouvelles réglementations.

Enfin, la volonté répétée de la droite de notre canton de fondre les places pour deux-roues en une seule catégorie pose un vrai problème : le *moto-spreading* sur les places vélos avec épingles empêche par exemple les usagers et les usagères de vélos non électriques (= qui doivent impérativement l'attacher à quelque chose de fixe, car trop léger et souvent sans béquille) de se stationner convenablement. Ils n'ont alors pas d'autre choix que de se reporter sur les prochains poteaux disponibles, souvent sur le trottoir et de manière pas toujours adéquate pour la circulation des piétons et piétonnes ainsi que des personnes à mobilité réduite.

La motion est donc au mieux inutile et promet un excès de nouvelles procédures administratives en cas de nouvelle modification réglementaire. Dans le cas des établissements scolaires et, d'une manière générale, dans sa volonté de favoriser un mode de transport plutôt néfaste pour la population dans son ensemble, la motion se révèle même nocive.

Dans un canton dense qui compte déjà énormément de 2RM (c'est la base de la motion), favoriser leur utilisation en empiétant sur la place des mobilités actives alors que le bruit routier tue chaque année de nombreux Genevois et de nombreuses Genevoises est particulièrement irresponsable.