



Date de dépôt : 5 mai 2025

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur :

- a) **M 2775-C** Motion de Florian Gander, Ana Roch, Patrick Dimier, Daniel Sormanni, Sandro Pistis, Thierry Cerutti, François Baertschi, Jean-Marie Voumard, Françoise Sapin pour une politique de développement des places de stationnement pour les deux-roues motorisés
- b) **M 2812-C** Motion de Florian Gander, Patrick Dimier, Ana Roch, Francisco Valentin, Thierry Cerutti, Jean-Marie Voumard, François Baertschi pour une solution rapide aux problèmes du stationnement des deux-roues motorisés
- c) **P 2149-C** Pétition : Non au parking payant pour les deux-roues motorisés !

Rapport de majorité de Matthieu Jotterand (page 2)

Rapport de minorité de François Baertschi (page 8)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Matthieu Jotterand

Introduction

Les trois objets sont revenus en commission car le rapport du Conseil d'Etat était parvenu au Grand Conseil avant l'adoption des plans d'action de la mobilité. Le retour en commission offrait donc la possibilité d'auditionner le conseiller d'Etat, M. Pierre Maudet, accompagné de M. David Favre, directeur général, et de M. Gérard Widmer, directeur OCT. Cela fut chose faite le mardi 4 mars 2025, sous la présidence de M^{me} Gabriella Sonderegger.

Éléments apportés par les auditionnés

Le conseiller d'Etat commence par une mise à jour sur l'état d'avancement du déploiement des plans d'action, en particulier celui relatif au stationnement. Depuis les derniers travaux en commission, il indique qu'un travail approfondi a été réalisé sur l'aspect quantitatif. Il précise qu'un objectif chiffré a désormais été fixé : la création de **2400 places de stationnement mixtes supplémentaires, dont 2000 dans l'hypercentre**. Il insiste sur l'importance d'avoir des objectifs précis. Il revient sur la question des places de stationnement limitées à **cinq heures**, qui avait été discutée précédemment dans des travaux de commission, et informe que cette mesure n'a pas été priorisée pour le moment et qu'elle ne fait pas partie du déploiement des tests en cours.

M. Widmer donne quelques éléments liés à la M 3025 qui a aussi comme objet le stationnement des deux-roues motorisés et qui ont donc leur place ici également. Il rappelle qu'en complément du plan d'action sur le stationnement, la Fondation des parkings prévoit la création de nombreuses places de stationnement dans ses infrastructures. Il souligne qu'il ne s'agit pas d'ajouter seulement une ou deux places dans quelques parkings, mais bien de créer des motostations conséquentes dans une douzaine de parkings. Parmi ceux-ci, il cite le P+R de Sous-Moulin, le parking des Tuileries, le P+R des Mouilles, le parking de l'Hôpital Cluse-Roseraie, le parking Lombard, ainsi que le parking de la Sardaigne à Carouge. Il ajoute que d'autres infrastructures seront mises en service entre 2027 et 2028, notamment le P+R P47, un projet à Hermance, ainsi qu'un parking au quai de Bernex. Il insiste sur le fait que cette nouvelle offre viendra compléter celle qui sera déployée sur le domaine public. Il informe aussi qu'il n'est pas prévu de distinguer les places de stationnement

pour deux-roues motorisés et qu'il est au contraire prévu d'encourager une mixité des usages. L'objectif est de ne pas réserver ces places à une seule catégorie d'usagers, mais bien de les rendre accessibles aux motos et aux vélos. Il annonce également que des places spécifiques pour les vélos-cargos seront développées, bien que cela ne figure pas directement dans les motions, afin de mieux répondre aux nouveaux usages. Il vient ensuite au RPSFP (règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés), et rappelle qu'avant 2013, aucun ratio spécifique n'était prévu pour les motos. A cette époque, seuls les voitures et les vélos étaient pris en compte. Il explique que, face à l'essor des deux-roues motorisés et aux difficultés de stationnement rencontrées, ces nouveaux ratios ont été intégrés. Cependant, avec la révision du règlement de 2023, les places allouées aux motos ont été réduites au même titre que celles des autres véhicules motorisés, aussi bien pour les logements que pour les activités. Il précise toutefois que les promoteurs restent libres d'aménager un nombre supérieur de places par rapport au minimum imposé par le règlement, notamment pour éviter une saturation du stationnement sur le domaine public. Concernant l'évaluation de ce règlement de 2023, il rappelle 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. Le magistrat a d'ailleurs adressé une communication aux institutions concernées pour leur signifier cette démarche et l'importance de laisser le temps aux projets en cours d'intégrer les nouveaux ratios avant de procéder à une évaluation. Il revient ensuite sur un point soulevé à la fin de la motion, concernant les établissements de formation. Il confirme 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. 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 dans les quatre textes parlementaires examinés.

M. Favre confirme que les différents textes ont bien été pris en compte lors de la rédaction des plans d'action. Il estime que les mesures prévues dans le RPSFP répondent aux attentes et aux préoccupations soulevées, en conciliant les besoins des usagers et les contraintes du stationnement urbain.

Question sur la procédure

Un ou une commissaire PLR souhaite rappeler que le plan de stationnement a désormais été complété par des objectifs chiffrés, ce qui constitue un apport supplémentaire par rapport au rapport initial. Elle interroge M. Maudet sur la meilleure façon d'intégrer ces nouveaux éléments : soit en renvoyant le rapport au Conseil d'Etat pour mise à jour et révision formelle, soit en considérant que les compléments apportés durant cette séance suffisent, et que la commission se contente d'une prise d'acte du rapport, qui serait alors amendé de manière informelle par la présentation de l'exécutif.

M. Maudet dit privilégier la seconde option, considérant qu'une mise à jour formelle du rapport n'est pas nécessaire et que les éléments complémentaires peuvent être intégrés à travers leur présentation devant la commission.

Questions portant sur la gestion des « épaves » et la mixité moto-vélo

Un ou une commissaire MCG soulève la question de la gestion des épaves, notamment les vélos laissés à l'abandon et accrochés à des poteaux, qui encombrant l'espace public. Il demande quelle politique le département prévoit de mettre en place pour traiter cette problématique.

M. Maudet rappelle que la gestion des épaves est bien prévue dans le plan d'action du stationnement. Il explique qu'un système de marquage avait été mis en place il y a quelques années pour identifier les vélos abandonnés. Ce procédé consistait à apposer une bague sur l'épave afin de vérifier si son propriétaire l'utilisait encore. Si la bague n'était pas retirée après un certain délai, le vélo était enlevé du domaine public. Il indique que ce dispositif avait bien fonctionné à Genève pendant un certain temps, mais il ignore pourquoi il ne semble plus être appliqué aujourd'hui. Il précise que l'objectif reste de libérer l'espace public en supprimant les épaves.

M. Favre annonce qu'une action massive sera menée d'ici à la fin de l'année en partenariat avec les communes sur l'ensemble du canton. Cette initiative visera à enlever les vélos épaves et à mieux gérer les vélos mal stationnés. Il souligne que cette opération nécessite une organisation logistique importante et qu'une campagne de sensibilisation sera menée en amont pour informer les usagers des règles en matière de stationnement des vélos, notamment concernant ceux attachés à des poteaux.

Un ou une commissaire PLR demande des précisions sur la procédure de libération du domaine public, et souhaite savoir si la politique évoquée concerne uniquement l'évacuation des vélos épaves ou si elle inclut également le retrait d'autres véhicules mal stationnés.

M. Favre explique que l'objectif principal est d'intensifier les actions de sensibilisation concernant les vélos accrochés à des poteaux et qui ne respectent pas la règle d'un passage libre de 1,5 mètre sur le trottoir. Il précise que cette mesure sera mise en œuvre de manière ciblée, avec une phase de prévention en amont.

Le ou la commissaire PLR estime qu'avant d'intervenir sur le stationnement des vélos en général, il faudrait d'abord commencer par enlever les épaves, car leur présence complique l'organisation du stationnement, ce à quoi M. Favre acquiesce.

Le ou la commissaire s'interroge ensuite sur la différence entre le nombre important de voitures mal stationnées et le nombre relativement faible de véhicules envoyés à la fourrière, et souhaite savoir pourquoi si peu de voitures sont réellement évacuées alors que les infractions sont nombreuses.

M. Favre lui explique que la situation des voitures est différente de celle des vélos, car il n'existe pas de base légale permettant de mettre à la fourrière un véhicule mal stationné uniquement parce qu'il occupe une place indéfiniment. Il précise qu'une voiture peut rester stationnée au même endroit pendant trois mois sans qu'aucune mesure ne puisse être prise, sauf si elle représente un danger ou une obstruction grave. Il souligne que, si un véhicule reçoit deux amendes de 40 francs pour stationnement irrégulier mais ne bloque pas un accès ou ne gêne pas la circulation, les autorités ne disposent d'aucun moyen légal pour l'enlever. Il rappelle que l'enlèvement d'un véhicule doit respecter un principe de proportionnalité, et qu'une voiture ne peut être évacuée uniquement parce qu'elle occupe une place de manière prolongée.

M. Widmer donne l'exemple d'un cas survenu à Coligny, où une voiture était stationnée sur une place visiteurs d'une propriété privée. Il explique que la police n'a pas pu intervenir, car la voiture était garée correctement, ne gênait pas la circulation et était visiblement en état de marche. Il précise que, dans un tel cas, un véhicule ne peut être enlevé que si son état physique permet de le considérer comme une épave, par exemple si ses vitres sont cassées ou ses pneus crevés. Si ces critères ne sont pas remplis, aucune intervention n'est possible juridiquement.

M. Favre conclut la réponse en réaffirmant que la priorité sera l'enlèvement des vélos épaves. Toutefois, il précise que cette action sera aussi l'occasion d'examiner les autres formes de stationnement problématiques, notamment les deux-roues motorisés et les voitures mal stationnées.

Le ou la commissaire PLR s'interroge sur le traitement des scooters mal stationnés et demande s'ils sont régulièrement envoyés à la fourrière.

M. Widmer répond que cela dépend du degré de gêne causé par le véhicule. Il indique que les scooters ne sont pas systématiquement enlevés, sauf s'ils bloquent un passage piéton, une entrée d'immeuble ou un accès pour les secours.

M. Favre souligne que plus une ville possède de vélos, plus elle doit organiser des patrouilles de contrôle pour éviter le chaos lié au stationnement. Il rappelle que, dans de nombreuses villes européennes où l'usage du vélo est largement développé, des équipes spécialisées enlèvent régulièrement les vélos mal stationnés pour éviter une accumulation d'engins abandonnés. Il réaffirme que l'objectif prioritaire de l'action à venir est de traiter les vélos épaves, mais que cette opération s'accompagnera également d'une campagne de sensibilisation sur le stationnement des vélos et des deux-roues motorisés. Il souligne également que, avec la création de nouvelles stations mixtes pour deux-roues dans les prochaines années, les cyclistes n'auront plus d'excuse pour mal stationner leurs vélos, puisque l'offre de stationnement sera nettement renforcée.

Un ou une commissaire Ve revient sur la question des places mixtes motos-vélos et demande si des systèmes de sécurisation comme des agrafes sont prévus pour ces emplacements.

M. Widmer confirme que certaines places mixtes seront équipées de dispositifs de sécurisation, notamment des épingles. Il précise toutefois que ces dispositifs varieront selon la configuration des emplacements. Certaines places seront dotées d'épinglettes adaptées aux vélos, tandis que d'autres pourront également permettre le stationnement des motos, en fonction de l'espace disponible.

Conclusion

Après ces différents éléments et au vu de la réponse de M. Maudet sur la nécessité ou non de renvoyer le rapport pour y ajouter formellement ceux-ci, la majorité de la commission est prête à prendre acte de ce rapport. Toutefois, le groupe MCG considère la réponse du Conseil d'Etat comme insatisfaisante, car il pense qu'un réel problème subsiste avec les deux-roues motorisés. Bien que la motion ait été déposée, il trouve que la question n'a pas été traitée de manière adéquate. Le MCG refuse donc d'en prendre acte et demande son renvoi au Conseil d'Etat.

Vote

La présidente soumet au vote la prise d'acte des M 2775-B, M 2812-B et P 2149-B :

Oui : 9 (3 S, 2 Ve, 1 LC, 3 PLR)

Non : 3 (2 MCG, 1 UDC)

Abstentions : 0

La prise d'acte des M 2775-B, M 2812-B et P 2149-B est approuvée.

Date de dépôt : 29 avril 2025

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de François Baertschi

Depuis la mise en place d'une politique répressive dans les années 2020, le parking des deux-roues motorisés (2RM) est devenu véritablement problématique, rendant les déplacements de plus en plus compliqués pour cette catégorie d'usagers de la route. Cette dernière devrait, au contraire, être largement favorisée puisqu'elle épargne des embouteillages et une occupation excessive de la chaussée tout en favorisant la circulation à travers notre canton.

Ce qui est demandé par ces deux motions et cette pétition, c'est d'améliorer cette forme de parking et de mettre fin à la pénurie artificielle que nous connaissons depuis l'interdiction du stationnement des deux-roues motorisés sur les trottoirs.

La réponse du Conseil d'Etat n'est pas du tout satisfaisante, parce qu'elle ne tient pas compte sérieusement des demandes des motionnaires et du pétitionnaire, en matière de gratuité et de réduction de la rareté de l'offre. Il ne s'agit pas d'une véritable réponse à cette question qui pourtant préoccupe une large partie de la population genevoise.

Il faudrait une véritable politique volontariste pour améliorer ce point noir de la circulation, ce que ne propose pas le gouvernement. Dans sa réponse, il se réfugie derrière les récents plans d'action qui sont insuffisants sur les questions évoquées.

La minorité attendait une autre réponse, plus ambitieuse, afin de répondre à ces attentes et pour véritablement améliorer la vie des habitants de notre canton.

Comme le dit si bien le pétitionnaire : « Il est incompréhensible que l'Etat s'acharne sur les 2RM, au vu de leur apport en termes de fluidité du trafic » ainsi que du peu d'espace occupé par ce mode de transport.

Nous aurions voulu également entendre le Conseil d'Etat sur la politique répressive de l'Etat qui frappe de manière excessive les deux-roues motorisés.

La réponse du Conseil d'Etat étant très largement insatisfaisante, nous vous demandons, Mesdames et Messieurs les députés, de lui renvoyer ces objets.