



Date de dépôt : 26 novembre 2024

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier le projet de loi de Stéphane Florey, Christo Ivanov, Michael Andersen, Julien Ramu, Charles Poncet, Patrick Lussi, André Pfeffer, Lionel Dugerdil, Virna Conti, Florian Dugerdil, Guy Mettan, Yves Nidegger, Thierry Cerutti, Philippe Meyer, Raphaël Dunand modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05) (*Exemption des taxes de parcage pour les deux-roues*)

Rapport de majorité de Marjorie de Chastonay (page 3)

Rapport de minorité de Stéphane Florey (page 26)

Projet de loi (13405-A)

modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05) (*Exemption des taxes de parcage pour les deux-roues*)

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
décrète ce qui suit :

Art. 1 Modification

La loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987, est modifiée comme suit :

Art. 7C, al. 2 (nouveau, l'al. 2 ancien devenant l'al. 3)

² Les véhicules deux-roues sont exempts de taxes de parcage sur la voie publique.

Art. 2 Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Marjorie de Chastonay

Introduction

La commission des transports (ci-après « la commission ») a consacré trois séances au traitement du PL 13405-A.

Les travaux ont eu lieu entre le 8 et le 29 octobre 2024. Les travaux se sont déroulés sous la présidence de M^{me} Gabriela Sonderegger. Les procès-verbaux ont été rédigés avec exactitude par M^{me} Pauline Ley. Le département a été représenté par M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat (DSM), et M. David Favre, directeur général des transports (OCT).

Que toutes ces personnes soient remerciées.

Séance du 8 octobre 2024 : présentation sur le PL 13405 par M. Stéphane Florey

M. Florey présente le projet de loi PL 13405, qui propose de modifier la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) **pour instaurer une exemption des taxes de parcage pour les deux-roues motorisés**. Cette mesure vise à **garantir que les deux-roues ne soient pas soumis à des taxes de stationnement, qu'il s'agisse de paiements directs ou d'amendes en cas de dépassement du temps de stationnement autorisé**. Cette proposition est en accord avec la position de l'UDC, qui s'oppose à toute nouvelle forme de taxation des véhicules, en particulier des deux-roues, et veut maintenir la gratuité de leur stationnement.

Questions des député.e.s

Q (PLR) : Le député exprime une préoccupation au sujet de la **formulation « voie publique »**, craignant que cela n'encourage un **stationnement sauvage et désordonné**. Bien qu'il comprenne l'argument de **M. Florey**, il redoute que cela conduise à des situations où des deux-roues, motorisés ou non, se garent de **manière anarchique, sans possibilité de sanction**. **R (M. Florey) :** Le projet de loi n'a **pas pour objectif de favoriser le stationnement sauvage**. Selon lui, l'exemption de taxe concerne **uniquement les emplacements de stationnement déjà existants et réservés aux deux-roues sur la voie publique**. Selon son interprétation, la formulation du projet de loi vise explicitement ces emplacements spécifiques, et non le stationnement en tout lieu.

Q (S) : Le député fait remarquer que la voie publique et les espaces publics, ainsi que leur aménagement, sont **financés par le contribuable** et constituent un bien et un **service public**. Il rappelle que, dans le cadre de la loi 13488, concernant la hausse des tarifs des TPG, l'argument a été avancé que « **rien n'est gratuit** », car sans coût, on ne perçoit pas la valeur. **Quelle distinction est faite entre ce qui est financé par le contribuable et concerne les TPG et ce qui est financé par le contribuable en ce qui concerne l'aménagement et le partage de l'espace public ?**

R (M. Florey) : Selon lui, il n'existe **aucun lien direct** ou indirect entre ces deux éléments. Les places de stationnement et l'aménagement routier sont **déjà subventionnés via les impôts**, et **jusqu'à présent, le stationnement des deux-roues a toujours été gratuit. Le but du projet de loi est simplement de maintenir ce statut.**

R (S) : **Tout comme les infrastructures routières, les TPG sont également financés par les impôts.**

R (M. Florey) : Pour lui, il n'y a aucun lien entre ces deux sujets. Le stationnement des deux-roues est déjà pris en charge par les impôts, tandis que, pour les TPG, il s'agit de payer pour un service, c'est-à-dire le transport d'un point A à un point B. Bien que subventionnés, les TPG ne le sont pas en raison d'un manque de rentabilité. La subvention vise à permettre à la population de se déplacer à un tarif jugé raisonnable. Sans ces subventions, l'entreprise serait contrainte de supprimer certains services, de réduire les fréquences et d'arrêter l'acquisition de nouveaux véhicules afin de combler le manque à gagner.

R (S) : Il établit un lien entre le stationnement des deux-roues et le fait de payer pour un service de mobilité, comparable à celui offert par les transports publics. Il souligne que, de la même manière que l'on paie pour se déplacer en transports publics, le stationnement des deux-roues, une fois qu'on est arrivé à destination, représente un coût à supporter. **Contrairement aux transports publics qui continuent leur service, les deux-roues nécessitent un espace de stationnement, dont la collectivité pourrait disposer autrement, de manière plus rentable ou bénéfique pour la qualité de vie des habitants.** Il exprime son incompréhension quant à l'incohérence dans la position de **M. Florey**, qui refuse la gratuité des TPG pour éviter que la population ne perde la perception de la valeur du service, tout en exigeant la gratuité du stationnement des deux-roues, risquant ainsi de dévaloriser ce service aux yeux des usagers.

R (M. Florey) : Il insiste sur le fait que la proposition de son projet de loi vise à maintenir la situation actuelle, où les deux-roues ne paient pas de taxe de stationnement. Il interroge alors sur la possibilité **d'appliquer également une taxe aux vélos, s'il est décidé d'introduire une taxe pour les deux-roues.**

R (S) : Il rétorque qu'il existe des distinctions entre les différents types de deux-roues, certains générant des **nuisances** tandis que d'autres apportent

des **bénéfices** pour la collectivité, notamment en matière de **santé publique**. Il réitère sa demande de clarification quant à la cohérence de la position de **M. Florey**, qui soutient la gratuité pour certains services tout en l'excluant pour d'autres. **R (M. Florey)** : Selon lui, le **stationnement ne constitue pas un service à proprement parler**. Il s'agit de **l'utilisation du domaine public**, déjà financée indirectement via les impôts et les plaques d'immatriculation. Il réaffirme son opposition à l'introduction d'une taxe pour le stationnement des deux-roues.

Q (S) : **Un parking souterrain peut-il être considéré comme un service ?** **R (M. Florey)** : Les parkings souterrains sont des **infrastructures**, dont la construction est coûteuse. Il cite l'exemple de la **zone d'Artamis**, où des places de stationnement en surface ont été supprimées pour créer une zone de stationnement payant en sous-sol, à laquelle l'UDC s'était opposée. Pour lui, les zones bleues en surface, où le stationnement est gratuit sous certaines conditions, convenaient parfaitement.

Q (S) : Selon **M. Florey**, une place de voiture dans un parking souterrain est-elle considérée comme un service, tandis qu'une place de stationnement gratuite pour un deux-roues ne l'est pas ? **R (M. Florey)** : Le stationnement en tant que tel ne doit pas être considéré comme un service.

Q (PLR) : Il souligne que la question n'est pas de savoir si le stationnement constitue un service, mais **plutôt de reconnaître que, lorsqu'on occupe le domaine public, on bénéficie d'une prestation, peu importe le type de véhicule**. Il s'interroge sur **la légitimité de traiter différemment, en 2024, un scooter et un vélo-cargo, qui peut parfois occuper une place considérable**. La question qui se pose est celle de **l'égalité de traitement entre ces véhicules**. Il ajoute que, selon les sensibilités politiques, certains estiment qu'il n'y a pas de raison de taxer les vélos-cargos, tandis que d'autres défendent qu'il n'y a pas de raison de taxer les deux-roues motorisés. **R (S)** : Il existe des **vélostations payantes pour les vélos**, ce qui montre déjà une forme de **tarification** pour certains usagers de deux-roues.

Q (PLR) : Il précise que les **parkings souterrains offrent des prestations supplémentaires, telles que la surveillance ou la protection** contre les intempéries, ce qui justifie leur coût. Cependant, sur le principe, il trouve le **projet de loi intéressant, car il parle de véhicules à deux roues sans distinction entre ceux motorisés ou non**. Il n'y a pas de raison de distinguer un vélo-cargo d'une mobylette en matière de stationnement sur le domaine public.

R (S) : Il intervient pour souligner que **l'utilisation du domaine public constitue effectivement une prestation, même si son coût peut être moins**

visible. La question est de savoir à quelles conditions on commence à fixer un prix pour cette prestation. Certains véhicules, notamment ceux qui polluent, engendrent des coûts pour la société, justifiant ainsi la perception d'une contre-prestation. Cet argument n'est pas pertinent pour les vélos-cargos, et l'égalité de traitement doit prendre en compte des **critères de différenciation**. Cette différenciation doit se baser sur les impacts positifs ou négatifs des modes de transport, plutôt que sur la place occupée sur le domaine public, car cela pourrait entraîner des difficultés de mise en œuvre, comme la nécessité de mesurer chaque vélo pour vérifier s'il entre dans une catégorie spécifique. **La distinction entre deux-roues motorisés et non motorisés est pertinente.** **R (M. Florey) :** Les propriétaires de **scooters** paient déjà des **taxes**, notamment via les **plaques** d'immatriculation et en fonction des émissions. Cela signifie que les utilisateurs de deux-roues motorisés sont déjà soumis à une taxation et qu'il n'est pas justifié de les taxer une deuxième fois pour l'utilisation du domaine public.

R (PLR) : La discussion porte sur l'**utilisation accrue de l'espace public**, laquelle dépend principalement de la **taille du véhicule**. L'objectif politique est de favoriser la mobilité et de fluidifier le trafic à Genève, notamment en augmentant la vitesse des transports publics. **Les deux-roues, motorisés ou non, contribuent à cette fluidité.** Par conséquent, tout ce qui freine l'usage des deux-roues freine également cette fluidité. **Il soutient donc fermement le projet de loi PL 13405.** **R (S) :** Le **PL 13405, tel qu'il est proposé, empêcherait toute future taxation, y compris pour des cas particuliers comme celui des vélos-cargos.** Cette approche rigide n'est pas justifiée et bloque toute possibilité de réflexion nuancée. Il reconnaît l'importance de la fluidité du trafic, mais insiste également sur les questions de **santé publique**, de pollution et de nuisances sonores, notamment liées aux deux-roues motorisés. **Pour lui, il est problématique d'inclure tous les types de deux-roues dans une même catégorie, sans tenir compte des impacts spécifiques comme le bruit, qui est une plainte majeure des citoyens.**

R (PLR) : Il est important de ne pas mélanger les sujets. Ici, **la discussion porte sur le stationnement, pas sur les nuisances sonores.** Un véhicule stationné ne fait pas de bruit, et s'il y a des problèmes liés au bruit des deux-roues motorisés, cela doit être **traité séparément**. En ce qui concerne le stationnement, il soutient que la taxation de l'utilisation de l'espace public doit se faire **en fonction de la taille des véhicules**, et que l'absence de taxe pour les deux ou trois-roues contribue à la fluidité du trafic. **R (M. Florey) :** Il conclut en défendant l'inscription du principe de gratuité pour les deux-roues dans la loi, car il s'agit d'une **question de principe général**. Il réfute l'argument selon lequel certains deux-roues comme les vélos électriques

auraient un impact positif sur la santé. Il n'y a aucune raison de taxer davantage les scooters électriques qui ne polluent pas, et il **rejette toute distinction entre véhicules électriques ou thermiques**. Il plaide pour une **approche uniforme qui reconnaît tous les deux-roues de manière égale**, que ce soient des scooters thermiques, électriques ou des vélos électriques, afin de mettre fin aux différenciations et d'adopter une législation claire et cohérente sur le sujet.

Q (S) : Il existe des **différences significatives** entre les deux-roues motorisés et les vélos en termes **d'impact environnemental et de santé publique**. Il mentionne des études sur la pollution atmosphérique due aux véhicules thermiques et souligne les bienfaits prouvés de l'activité physique, même modérée, pour la santé. **R (M. Florey) :** Il répond avec une certaine ironie, suggérant que pour véritablement parler d'activité physique, il faudrait utiliser des vélos traditionnels sans assistance, comme les anciens vélos de l'armée. Il minimise l'effort physique produit par l'utilisation des vélos électriques, qu'il assimile davantage à des véhicules motorisés. Concernant la pollution, il répète que les conducteurs de véhicules thermiques paient déjà des taxes à travers les plaques d'immatriculation et que, selon lui, cela rend les arguments environnementaux caducs. **R (Ve) :** Elle apporte une précision en soulignant que, **pour la santé publique, même des activités quotidiennes comme la marche, le jardinage ou le vélo (même électrique) ont un impact positif sur la santé générale**. Elle défend l'idée que le simple fait de se déplacer à vélo électrique contribue à une amélioration de la santé publique, tant individuelle que collective, en réduisant les coûts de santé à long terme. **R (M. Florey) :** Il reste en désaccord, affirmant que **l'utilisation d'un vélo électrique ne constitue pas une véritable activité physique** puisqu'elle nécessite peu d'effort. Il insiste sur l'idée qu'un vélo électrique, étant assisté par un moteur, devrait être assimilé à un véhicule motorisé, et considère qu'il existe un vide juridique sur cette question. Il caricature l'idée que quelqu'un en costume-cravate, se rendant au travail à vélo électrique sans transpirer, ne peut pas vraiment prétendre avoir fait de l'exercice. **R (Ve) :** L'effort physique n'est pas nécessairement lié à l'essoufflement ou à la transpiration et même une promenade tranquille peut constituer une activité bénéfique pour la santé. **R (S) :** Le critère de la transpiration, selon M. Florey, serait ridicule, notamment en hiver. On peut tout à fait fournir un effort physique sans pour autant transpirer, aussi bien sur un vélo traditionnel qu'électrique.

Discussion

La séance se poursuit avec **la présidente** qui demande si les membres souhaitent voter sur le projet de loi ou s'ils préfèrent organiser des auditions.

Le PLR propose d'auditionner le **département** et une association de motards, mentionnant *Génération2Motards* comme exemple.

Le PS ajoute qu'il serait pertinent d'entendre *Pro Vélo*, selon les propos de M. Florey qui sous-entendent que les cyclistes devraient également être concernés par la discussion. **R (M. Florey)** : Il réagit, affirmant qu'il n'a jamais exprimé ce souhait. **R (La présidente)** : Il sera fait contact avec les deux associations mentionnées pour le PL 13405.

Séance du mardi 15 octobre 2024 : deux auditions

1. Audition de M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat, et M. David Favre, directeur général, OCT – DSM

M. Maudet rappelle brièvement le contenu du projet de loi déposé en début d'année, en réaction à une des mesures issues de la consultation sur le plan d'action du stationnement. Cette mesure ne proposait pas la tarification du domaine public pour les deux-roues motorisés, mais plutôt une **sanction pour ces véhicules lorsqu'ils stationnent plus de trois heures dans des emplacements spécifiques destinés à éviter les pendulaires**. Suite aux discussions en commission, le PLR a proposé de prolonger cette durée à cinq heures. Le déploiement de cette mesure, prévu pour les quatre prochaines années, dépendrait d'une prise d'acte du Grand Conseil, ainsi que d'une collaboration avec les parties concernées. **L'objectif n'est pas de rendre payant le domaine public, ni de percevoir des taxes ou redevances, mais d'assurer une rotation des deux-roues motorisés avec une limite de cinq heures de stationnement maximum par emplacement**. Cela nécessiterait de trouver des solutions techniques avec la *Fondation des parkings* pour vérifier que le stationnement dépasse bien les cinq heures, et ce, notamment dans des zones pilotes en centre-ville.

1. Le premier problème soulevé par ce projet de loi est qu'il s'attaque à une situation qui n'existe pas : il n'y a jamais eu d'intention de rendre le stationnement des deux-roues payant sur la voie publique. En revanche, il existe une volonté de **poursuivre l'offre d'incitation au parcage sécurisé** et protégé pour les deux-roues, notamment via des infrastructures proposées par la Fondation des parkings. Actuellement, une offre existe déjà pour 70 francs par mois permettant de stationner dans l'ensemble des parkings de cette fondation.
2. Deuxième point à rappeler : les dispositions fédérales récemment modifiées permettent à l'autorité d'étendre les réglementations de stationnement et de choisir si elle souhaite le rendre payant ou non. S'interdire par anticipation de rendre ce stationnement payant, même si ce

n'est pas l'intention actuelle du gouvernement, serait **contraire au droit fédéral**, limitant ainsi la marge de manœuvre des autorités compétentes, notamment du département concerné. Il précise que les **principes de séparation des pouvoirs**, déjà rappelés récemment dans le cadre du projet de loi 13204, pour lequel le Conseil d'Etat n'a pas sollicité un troisième débat, seraient également mis à mal. De plus, le **principe de proportionnalité** se trouverait, selon le département, lésé. Ainsi, non seulement ce projet de loi s'attaque à un problème inexistant, mais il remet également en cause des principes établis par la loi fédérale.

Sur un plan plus général, une réflexion d'ordre philosophique s'impose. C'est la troisième fois qu'une opposition se manifeste de manière anticipée sur des pratiques qui ne sont pas d'actualité ni à l'ordre du jour. Par exemple, lors d'une intervention il y a plus d'un an dans cette même commission, une proposition d'interdiction des péages urbains, issue des mêmes auteurs que le présent projet de loi, avait été rejetée. A l'époque, il avait été souligné qu'interdire de réfléchir à de nouvelles solutions de mobilité, comme un péage pour la traversée du lac, était contre-productif. Introduire des tabous et les élever au rang de lois revient à se priver de capacités d'adaptation dans un contexte où les paramètres de mobilité évoluent rapidement.

De même, **inscrire des interdictions dans la loi empêche toute flexibilité future**. Un exemple récent concerne le projet de loi 13204-B, qui propose d'interdire des régimes différenciés de stationnement en fonction du jour et de la nuit. Une telle approche ne reflète pas la réalité du droit fédéral, qui reconnaît que le bruit est perçu différemment selon l'heure. **Des régimes de vitesse différenciés entre jour et nuit sont ainsi justifiés**, tout comme l'autorisation de feux orange clignotants la nuit. S'interdire de telles différences manque d'agilité et empêche de tester des nouveautés.

Il résume en exposant les raisons principales pour lesquelles le projet de loi devrait être écarté :

1. Premièrement, il n'existe pas de problème réel à résoudre.
2. Deuxièmement, le cadre légal ne justifie pas l'adoption de ce projet.
3. Troisièmement, l'argument principal, de nature politique, repose sur le fait qu'en ce début de législature, et malgré les votes de l'UDC qui n'a soutenu aucun plan d'action, un certain nombre de projets pilotes et de tests ont été autorisés dans le cadre des plans d'action.

Il serait donc regrettable de se priver par anticipation de pistes de réflexion et d'expérimentation. Il recommande d'écarter ou de geler ce projet de loi, pour éviter tout procès d'intention au Conseil d'Etat sur l'introduction furtive de cette idée durant la législature, comme cela a été observé avec d'autres projets.

R (M. Florey) : Il rectifie une information, précisant que, parmi les cinq plans d'action, un a tout de même été accepté par son groupe. Il reconnaît les arguments exposés, mais formule une remarque en réponse à ce qui a été dit, soulignant que la question est essentiellement politique. **Le débat porte sur un point central : doit-on ou non garantir la gratuité du stationnement sur le domaine public pour les deux-roues motorisés ?** Pour l'UDC, la réponse est claire : cette gratuité doit être maintenue. A ses yeux, limiter la durée de stationnement revient à une taxation indirecte, qui se matérialise par des amendes, et constitue un détournement de l'intention initiale. Une grande partie des personnes utilisant des **scooters** pour se rendre au travail le fait parce que c'est plus facile que de venir en voiture. Or, la majorité des travailleurs ont une journée de travail de huit heures, et **avec une limite de cinq heures, ce qui place la proposition complètement à côté de la cible.** Pour lui, il est essentiel de garantir aux usagers la possibilité de stationner tout au long de leur journée de travail, sans être obligés de déplacer leur véhicule en milieu de journée. Limiter à cinq heures entraînerait sans doute une recherche frénétique d'emplacements à la pause de midi, ce qui augmenterait les déplacements inutiles dans les quartiers concernés. En outre, il s'interroge sur la **mise en place des contrôles nécessaires pour vérifier le respect de cette limite de durée.** A ses yeux, cela conduirait à la création d'une « usine à gaz », avec des défis techniques importants pour surveiller la durée de stationnement. De plus, **l'application de tels contrôles nécessiterait une augmentation des ressources humaines et des coûts,** car il faudrait probablement embaucher du personnel pour effectuer les contrôles de manière efficace, ce qui alourdirait les charges liées à la gestion de la circulation. **R (M. Maudet) :** Il intervient en précisant que **les contrôles actuels sont effectués avec plus d'efficacité et moins de personnel, notamment grâce à l'introduction du *scancar*,** un dispositif permettant de suivre de manière rigoureuse le temps de stationnement des véhicules. Ce système permet d'identifier précisément la présence et le mouvement des véhicules à un endroit donné. Il évoque également l'arrivée future des horodateurs mobiles, qui simplifieront encore davantage la gestion des contrôles. Il souligne que, sur le plan technique, les véhicules deux-roues peuvent poser un défi spécifique en raison de l'absence de plaque à l'avant. Cependant, **il rappelle que ce problème a déjà été discuté lors de l'élaboration des plans d'action, et il considère qu'il s'agit d'une difficulté surmontable. Le débat en cours, cependant, ne concerne pas cet aspect technique, mais plutôt la question de fond : faut-il maintenir ou non la gratuité pour les deux-roues motorisés sur le domaine public ?** Il fait remarquer que la discussion actuelle semble **vouloir revenir sur le débat du plan d'action du stationnement, lequel a déjà été voté par la commission à une très large majorité, avec une modification importante du passage de**

trois heures à cinq heures pour la durée de stationnement. Il précise que, dans ce cadre, il s'agit d'une logique d'amende pour excès de stationnement, qui ne vise pas à remplir les caisses, mais plutôt à pratiquer une **politique de stationnement plus efficace**. Le projet de loi discuté n'empêche pas de poursuivre cette démarche, qui est distincte de la question de la gratuité du stationnement pour les deux-roues. Il rappelle que **l'amende ne constitue pas une ponction sur le domaine public, mais une sanction pénale pour une infraction liée au dépassement du temps de stationnement**, un aspect qui relève du **droit cantonal**. Il s'agit de deux débats différents, et il est important de ne pas les confondre. L'objectif du Conseil d'Etat, comme démontré au cours des derniers mois, est d'expérimenter et d'ajuster les politiques en fonction des résultats, avec la possibilité de revenir en arrière si les tests ne sont pas concluants.

Le véritable enjeu, selon **M. Maudet**, réside dans la **gestion des véhicules pendulaires**, qu'ils soient à deux ou quatre roues. L'espace public étant de plus en plus précieux, il est nécessaire de **trouver un équilibre** entre les différentes **utilisations**, telles que les bus, les pistes cyclables et les piétons. **Il y a suffisamment de places disponibles dans les parkings en ouvrage pour les deux-roues motorisés, mais elles ne sont pas utilisées, principalement parce qu'elles sont payantes.** Il est raisonnable d'encourager les usagers de deux-roues à migrer de la surface vers ces parkings, ce qui, selon lui, n'est pas insurmontable.

Enfin, il conclut en affirmant clairement qu'il n'est pas question pour le Conseil d'Etat, durant cette législature, d'envisager un stationnement payant en surface pour les deux-roues, qu'ils soient motorisés ou non. Ce n'est pas le sujet du débat actuel.

2. Audition de M. Nataniel Mendoza, secrétaire général, Pro Vélo

M. Mendoza explique qu'il ne lui a pas été possible de préparer une présentation PowerPoint en raison d'un emploi du temps chargé. Pro Vélo estime qu'il existe **deux enjeux majeurs concernant cette proposition de loi** :

1. un enjeu de santé publique et
2. un autre lié aux politiques de mobilité en cours.

Concernant la santé publique :

Un aspect primordial est la **pollution sonore**. A Genève, le trafic constitue la principale source de nuisances sonores, selon la **stratégie cantonale de protection contre le bruit**. Bien que des mesures, telles que le phonoabsorbant

et l'instauration de limitations de vitesse à 30 km/h, aient été mises en place, cela ne suffit pas. Des radars antibruit ont été installés récemment, révélant que 70% des véhicules identifiés comme trop bruyants étaient des deux-roues motorisés, avec un motard sur dix flashés.

Concernant la pollution atmosphérique :

Les émissions de gaz à effet de serre des deux-roues motorisés peuvent atteindre jusqu'à six fois celles des voitures, selon le *Conseil international sur le transport propre*. En plus, **l'usure et l'abrasion des pneus** contribuent à l'émission de microplastiques. Ces pollutions sonores et atmosphériques ont des impacts concrets sur la santé des habitants, avec 120 000 personnes exposées à des niveaux sonores excessifs, comme l'indique l'OPB. Les **effets sur la santé physique et mentale** constituent un véritable enjeu de société, surtout pour les habitants des centres urbains, qui sont les plus exposés.

Concernant la mobilité :

Il est important de **réfléchir à l'affirmation selon laquelle les motos prennent moins de place que les voitures, favorisant ainsi la fluidification du trafic**. Si des données existent sur ce sujet, il serait intéressant de les examiner. Etant donné les problèmes de bruit et de pollution, les deux-roues motorisés ne devraient pas remplacer les déplacements effectués actuellement en voiture. **La politique publique de stationnement ne devrait donc pas encourager l'utilisation des deux-roues motorisés**. Le *plan d'actions du stationnement 2020-2025* précise que le stationnement constitue un **levier** pour inciter à **laisser la voiture au garage et adopter de nouvelles habitudes de mobilité**. Il est souligné que la **disponibilité et la gratuité des places de stationnement** pour les voitures incitent à l'utilisation des transports individuels motorisés. Ce plan d'actions indique également qu'une offre suffisante et adaptée en matière de stationnement pour les vélos facilite et encourage leur utilisation. **L'espace sur la voirie étant limité**, son utilisation doit être judicieuse. Le plan d'actions du stationnement rappelle que le **principal enjeu** concernant les deux-roues motorisés est de garantir le **respect de la loi**, c'est-à-dire de veiller à ce que les véhicules soient **correctement garés dans les emplacements prévus, actuellement gratuits**. En centre-ville, conformément à l'esprit de la *LMCE*, il est reconnu que la mobilité doit être prioritairement orientée vers les mobilités actives et les transports publics, ainsi que vers les habitants et les transporteurs professionnels.

Concernant la **compatibilité de la gratuité** proposée avec le *plan climat cantonal*, il est indiqué que ce plan vise une neutralité carbone d'ici 2050, avec

une réduction de 60% des émissions de carbone d'ici 2030 et une diminution de 40% du trafic individuel motorisé, y compris les deux-roues, d'ici 2030. Cela représente déjà un objectif difficile à atteindre. Ce projet de loi pourrait potentiellement aller à l'encontre de ces objectifs.

Il propose de réfléchir à une **gratuité limitée** aux deux-roues motorisés électriques, plutôt qu'à une gratuité généralisée. De plus, le plan climat cantonal évoque la mise en place d'une tarification de la mobilité **en fonction de son impact environnemental. Cette considération devrait également être prise en compte pour le projet de loi.** Une question importante est de savoir si le projet de loi est compatible avec un parcage temporaire visant à favoriser le transit, qui est également bénéfique pour les **commerces locaux**. **En effet, une gratuité pourrait inciter des véhicules ventouses à occuper de l'espace public.**

Concernant la *loi sur l'application de la LCR*, celle-ci ne prévoit **pas de mesures de tarification du stationnement par mode**, mais elle impose que l'organisation du stationnement à usage public vise une meilleure qualité de vie, le respect de l'environnement et la progression de l'économie. **Cette loi exige un recensement de l'offre à usage public, une analyse de la demande, une évaluation des besoins et des mesures pour y répondre.**

Au lieu d'introduire une nouvelle loi, il pourrait être envisagé de lancer un projet pilote avec une contrepartie pour le parcage des vélos, y compris des vélos spéciaux comme les vélos-cargos, afin de tester cette approche avant de finaliser une loi. La préoccupation des signataires du projet de loi, bien que légitime, doit prendre en compte les inconvénients des deux-roues motorisés en matière de pollution sonore et atmosphérique. Les mécanismes en place permettent déjà aux élus d'agir pour maintenir la gratuité des deux-roues motorisés sur les places prévues à cet effet.

Il suggère de considérer un **projet pilote visant à supprimer des places de stationnement pour voitures afin de les remplacer par des places pour les vélos, y compris les vélos-cargos, qui peuvent être utilisés pour des déplacements nécessitant le transport de charges lourdes, comme des enfants ou des courses, favorisant ainsi un transfert modal depuis la voiture**. Le projet pilote pourrait maintenir la gratuité des places existantes pour les deux-roues motorisés.

Questions des député.e.s

Q (PLR) : Il exprime sa surprise face à certains propos, soulignant que le projet de loi constitue un **compromis** visant à trouver un juste milieu. Il reconnaît qu'il existe des zones où il y a trop de places pour vélos et pas assez

pour les deux-roues motorisés, et vice versa. Il s'interroge sur le fait que cela n'a pas été perçu de la même manière par d'autres. **R (M. Mendoza)** : La LaLCR stipule que c'est le plan d'actions de stationnement qui doit déterminer les besoins et l'offre souhaitable. Ces données évoluent avec les changements de mobilité et de pratiques. Pour lui, **il est plus judicieux de passer par des plans d'action, qui peuvent évoluer d'une législature à l'autre, plutôt que de figer des dispositions dans une loi.**

Q (PLR) : Il conteste l'affirmation selon laquelle les deux-roues motorisés ne remplacent pas les quatre-roues motorisés. **Dispose-t-il de chiffres pour appuyer son affirmation, soulignant qu'il a des données indiquant que la plupart des 2RM remplacent effectivement les 4RM**, en particulier lorsque le stationnement est indisponible ? **R (M. Mendoza)** : Il avait précédemment souligné qu'il avait lu dans la proposition de loi que les motos occupent moins d'espace et contribuent à améliorer la fluidité du trafic. Il précise qu'il n'a pas trouvé de données chiffrées à ce sujet et se demande donc s'il existe des statistiques à cet égard.

Q (PLR) : C'est un point différent. Comme **M. Mendoza** a affirmé que les deux-roues motorisés (2RM) ne remplacent pas les voitures, il aimerait savoir s'il a des chiffres pour étayer cette affirmation. **R (M. Mendoza)** : Il clarifie que sa déclaration n'était peut-être pas suffisamment explicite, en réaffirmant que les 2RM ne sont pas destinés à remplacer les déplacements effectués en voiture.

Q (PLR) : Il n'a jamais entendu les chiffres mentionnés, en particulier celui selon lequel une moto émettrait six fois plus de CO₂ qu'une voiture. **En général, il utilise sa moto pour deux raisons : parce qu'il est seul et qu'il a un trajet relativement court à effectuer.** Il demande à voir ces statistiques, car il ne comprend pas cette affirmation. Il soulève également une deuxième question, notant qu'il comprend l'argument de ne pas fixer les tarifs ou la gratuité dans la loi. Cependant, il s'interroge sur le fait que certaines personnes se battent pour que le tarif des TPG soit inscrit dans la loi, alors que d'autres soutiennent que ces éléments devraient évoluer. Il demande pourquoi les tarifs des TPG sont inscrits dans la loi et pas la gratuité des motos, alors que celle-ci pourrait également évoluer. Il s'interroge sur cette incohérence dans les discours. **R (M. Mendoza)** : Il répond à la **première question** en indiquant que, selon une étude du Conseil international sur le transport propre, **les émissions de monoxyde de carbone des motos peuvent être jusqu'à six fois plus élevées que celles des voitures.** Il précise que cela dépend de divers facteurs, tels que le modèle du véhicule et le comportement du conducteur, et souligne que cette information vise à indiquer que les motos ne sont pas très vertueuses d'un point de vue climatique. En ce qui concerne la **deuxième**

question, il rappelle qu'il est le secrétaire général de Pro Vélo Genève, dont le champ d'action ne concerne pas spécifiquement les transports publics. Selon lui, **introduire une tarification du stationnement pour un mode de transport spécifique ne correspond pas à l'esprit de la LaLCR, qui ne prévoit pas de tarification inscrite pour les autres modes. R (PLR) : Il aurait dû préciser que la consommation et les émissions de CO₂ d'une personne sur une moto dépendent de la relation entre le poids du véhicule et celui de la personne.** Il insiste sur le fait que ce rapport est plutôt lié au poids du véhicule et de l'utilisateur, plutôt qu'au nombre de passagers qu'une voiture peut transporter. Il demande que les chiffres cités soient inclus au procès-verbal, accompagnés d'une nomenclature précise, car il n'a pas confiance en leur véracité.

Q (UDC) : Il soulève une **question de clarification**, demandant si Pro Vélo est conscient qu'en ce qui concerne la LALCR, qui est la loi d'application cantonale, il est évident que cette loi n'est pas le sujet principal de discussion. Il explique que, pour que cela puisse être abordé, le Conseil d'Etat devrait appliquer l'ordonnance fédérale. Actuellement, la seule possibilité de taxer les deux-roues découle de cette ordonnance fédérale. Il interroge donc **M. Mendoza** pour s'assurer qu'il a bien compris ce point. Il enchaîne avec une deuxième question, soulignant qu'en vertu de l'ordonnance fédérale, les e-bikes pourraient également être soumis à une taxation. **Pro Vélo est-il conscient que le projet de loi concerne tous les types de deux-roues, et pas uniquement les deux-roues motorisés ?** **R (M. Mendoza) :** Il répond en affirmant que le projet de loi PL 13405 modifie la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière. Il exprime son incompréhension concernant la question posée par le député. **R (UDC) :** Il clarifie qu'il a mentionné qu'il faudrait modifier la LaLCR pour introduire une taxe, mais cela n'en fait pas partie. **R (M. Mendoza) :** Il reconnaît qu'il se peut qu'il ait mal compris, mais il croyait que le projet de loi visait justement à modifier la LaLCR en ajoutant un alinéa à l'article 7. **R (UDC) :** Ce n'est pas une question de modifier ce qui n'existe pas, mais plutôt de prévenir ce que permet l'ordonnance fédérale. **R (M. Mendoza) :** Il répond **qu'à sa compréhension, le projet de loi vise à introduire un alinéa qui interdirait, en quelque sorte, la tarification du stationnement des deux-roues.** **R (UDC) :** Il a du mal comprendre les propos de **M. Mendoza**.

Q (M. Mendoza) : Il constate qu'il a bien compris. Il propose de combiner les questions 2 et 3, **demandant si les vélos électriques seront également concernés par le projet de loi, de même que tous les autres deux-roues.** Il confirme avoir bien compris et souligne que, selon lui, c'est le plan d'actions du stationnement qui est en mesure de décider de la tarification des deux-roues,

qu'ils soient motorisés, électriques ou non. **R (UDC)** : Indirectement, cela signifierait qu'il **pourrait éventuellement accepter de taxer les vélos électriques**. **R (M. Mendoza)** : Il répond qu'il n'a jamais dit cela.

Q (UDC) : Il rappelle que **l'ordonnance fédérale le permet**. Il questionne **M. Mendoza** sur sa volonté de faire une telle distinction, en notant qu'il a souvent évoqué les deux-roues motorisés. Il insiste sur le fait que, si l'on souhaite appliquer correctement l'ordonnance fédérale, il faudrait **taxer tous les deux-roues**. **M. Mendoza est-il prêt à taxer également les vélos électriques ?** **R (M. Mendoza)** : Il rétorque qu'il n'est pas d'accord et précise qu'il n'y a pas de menace à cet égard, car il n'a pas perçu de volonté de taxer les vélos. Pour *Pro Vélo*, cela ne pose pas de problème actuellement. Il observe plutôt que les politiques publiques tendent à favoriser la pratique du vélo et que la gratuité du stationnement constitue un outil pour encourager son utilisation et inciter les personnes qui n'utilisent pas encore le vélo à changer de mode de transport.

Q (UDC) : Il souligne que, bien que **M. Mendoza** ait mentionné des préoccupations de **santé publique**, il a du mal à comprendre son argumentation concernant les particules fines générées par l'abrasion des **pneus**. Il fait remarquer qu'un vélo, quel qu'il soit, produit également des particules fines, notamment certains vélos électriques qui ont des roues de taille comparable à celles des scooters, voire plus grandes. Pour lui, **l'argument lié à la santé publique est donc affaibli**, car tout le monde est concerné par les particules fines. Il ajoute que les **deux-roues motorisés sont déjà soumis à des taxes en raison de leur impact sur la pollution**, notamment à travers un impôt en fonction des émissions de CO₂, **alors que les vélos électriques ne sont pas taxés**, sauf pour ceux dépassant 25 kilowatts, qui doivent payer une plaque d'immatriculation. Cela introduit d'autres considérations qui ne s'alignent pas sur les données d'émissions de CO₂. **R (M. Mendoza)** : Il reconnaît que les vélos, comme tout autre véhicule, émettent des particules fines, y compris les microplastiques provenant de divers matériaux. Cependant, **il explique que l'émission de particules fines doit être mise en relation avec le poids et la vitesse des véhicules**. **Plus un véhicule est lourd et rapide, plus il produit de microplastiques lors des freinages**. Ainsi, un camion génère plus de particules qu'une moto, mais proportionnellement, une moto émet davantage que ce qu'un vélo produit. **R (UDC)** : Il rétorque qu'un vélo électrique roulant à 50 km/h émet autant de particules fines en milieu urbain qu'un scooter. **R (M. Mendoza)** : Cela dépend également du poids. Il note que si un vélo est aussi lourd qu'une moto ou vice versa, cela modifie la comparaison. **R (UDC)** : Les vélos-cargos peuvent être très lourds. **R (M. Mendoza)** : Il invite le député UDC à **effectuer**

des calculs en tenant compte des poids et des catégories de véhicules. Il estime qu'un débat prolongé sur ce sujet serait possible, mais qu'en règle générale, les motos sont plus lourdes que les vélos. En ce qui concerne la taxation des deux-roues motorisés, **M. Mendoza** insiste sur l'importance de considérer divers paramètres, tels que les émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants ayant un impact sur la santé publique. Il évoque également les **externalités négatives** et les coûts non pris en compte lors de la détermination des taxes sur les plaques d'immatriculation. Globalement, il estime **que l'absence de taxation sur les vélos peut être justifiée par le fait qu'ils génèrent moins de coûts pour la collectivité et sont même bénéfiques pour la santé publique.**

Séance du 29 octobre 2024

Audition de M. Aristos Marcou, président, et de M. Thierry Derobert, secrétaire et trésorier de l'association Génération2Motards

M. Marcou exprime l'enthousiasme de *l'Association Génération2Motards* concernant le projet de loi et rappelle que l'association a été auditionnée par la commission des transports l'année précédente. L'association maintient sa position selon laquelle la discussion relative aux deux-roues motorisés se concentre souvent, de manière inappropriée, sur les motos, alors qu'à Genève, la majorité des 2RM sont des scooters. **Ce type de véhicule constitue un moyen de transport économique, permettant de réduire les coûts par rapport à l'utilisation d'une voiture ou même de certains vélos électriques,** et il s'adresse donc à une population n'ayant souvent pas d'autre choix.

La gratuité du stationnement en voirie demeure une nécessité dans un contexte de manque persistant de places de stationnement pour les 2RM à Genève. Bien que des améliorations aient été apportées dans les ouvrages grâce aux efforts de la Fondation des parkings, permettant désormais aux 2RM d'y stationner, **la voirie reste insuffisamment pourvue en places de stationnement pour ces véhicules.** Malgré les signalements de cette problématique au département des transports, une omission persiste dans les calculs de comparaison entre les places de stationnement en voirie dédiées aux voitures et celles réservées aux 2RM, un facteur essentiel étant négligé : dans la majorité des immeubles genevois disposant de stationnements privés, les places pour 2RM sont extrêmement rares. Ainsi, de nombreux propriétaires de 2RM se voient contraints de se garer dans la rue durant la nuit, faute d'alternatives.

Dans ce contexte, la gratuité du stationnement en voirie, tant que ces difficultés ne sont pas résolues, semble pleinement justifiée. Des discussions en cours portent également sur la création de zones de stationnement à durée limitée de trois heures pour les 2RM à Genève. **Cette proposition suscite des réserves, en raison de l'impossibilité de placer un disque de stationnement sur un 2RM,** ce qui impose nécessairement un système électronique. Bien que le Conseil d'Etat actuellement en charge ait assuré qu'il n'a pas l'intention d'introduire un système de stationnement payant, des précédents de changement de magistrat ont montré que de telles garanties peuvent être remises en question avec le temps. Une garantie formelle de gratuité permettrait ainsi de faciliter les discussions avec le département en vue de progresser sur ces questions.

M. Dérobert précise que les usagers des deux-roues motorisés sont souvent des personnes ayant délaissé la voiture, et dont les horaires ne leur permettent pas toujours de se déplacer en transports publics. Ce mode de transport constitue une alternative **simple et pratique** pour des déplacements dans des conditions spécifiques, comme pour un boulanger débutant son travail à 4h, qui utilise son véhicule pour se rendre sur son lieu de travail en l'absence de service des transports publics. Le véhicule reste stationné devant l'établissement pendant une durée de huit heures, correspondant à son horaire de travail. Si ce stationnement devait être soumis à une taxe pendant cette période, la situation serait complexe, d'autant que cinq motos occupent l'espace d'une seule place de voiture.

Il souligne également **l'augmentation, ces dernières années, du nombre de personnes ayant abandonné la voiture au profit des 2RM.** Dans ce contexte, il apparaît **inapproprié de pénaliser ces usagers qui ont adopté un mode de transport nécessitant nettement moins d'espace, tant en circulation que pour le stationnement.**

M. Marcou explique que, dans le contexte des 20 à 30 dernières années, la politique du canton semble viser à réduire le nombre de voitures circulant en ville. Il y a un an et demi, un sondage a été mené au sein de ***l'association Génération2Motards***, qui compte 1900 membres, dont environ 1100 dans le canton de Genève. Ce sondage a permis d'analyser les transferts modaux parmi les membres, en lien avec les politiques mises en place lors de la législature précédente. Les résultats montrent qu'une partie des membres, à hauteur de 4%, a abandonné la voiture ou la moto au profit du vélo, dans le cadre de la promotion de la mobilité douce. Cependant, le sondage a également révélé un transfert équivalent de personnes qui venaient initialement en deux-roues motorisés vers la voiture pour se rendre en ville. En effet, il apparaît aujourd'hui, pour ceux qui en ont les moyens, qu'il est plus simple de

stationner en ville de Genève en voiture plutôt qu'en 2RM. Ce constat découle de la suppression de la tolérance de stationnement sur les trottoirs, laquelle a eu un impact direct sur les habitudes de déplacement. En conséquence, **M. Marcou** indique qu'à titre personnel, il ne se rend plus en ville en deux-roues motorisé, mais privilégie désormais la voiture.

Questions des député.e.s

Q (UDC) : Il remercie les intervenants de leurs déclarations ainsi que du soutien qu'ils apportent à cette question. Il revient sur la mention de la limitation temporelle des places de stationnement, soulevant la question de savoir si cette mesure constitue, selon eux, une **manière indirecte de taxer les places pour deux-roues motorisés** ou si elle relève d'une problématique distincte. **R (M. Marcou) :** La proposition actuelle envisage **une limitation de stationnement à trois heures pour les deux-roues motorisés**. Si cette limitation est assortie de la **gratuité**, l'association pourrait l'accepter, sous réserve de l'approbation de son assemblée générale. Cependant, ce projet n'a pas encore fait l'objet d'une consultation formelle auprès de l'association. Dans le cadre législatif actuel, l'association s'opposerait à une telle mesure en l'absence de garantie de maintien de la gratuité. Si une telle garantie était assurée, l'association serait disposée à accepter une limitation similaire à celle des zones bleues pour les voitures. Toutefois, la mise en place d'un système électronique pour gérer cette limitation, en raison de l'impossibilité d'utiliser un disque de stationnement sur un 2RM, nécessiterait un décret du Conseil d'Etat, ce qui pourrait entraîner une tarification. **R (M. Dérobert) :** **Si le dépassement de la limite de trois heures doit être sanctionné, cela revient à instaurer un stationnement payant.** Pour les deux-roues motorisés, pour des places blanches similaires à celles destinées aux véhicules à quatre roues, elles se situent actuellement en souterrain, où le système fonctionne de manière satisfaisante. Cependant, **malgré les efforts de la Fondation des parkings, le nombre de places dédiées aux 2RM dans les parkings publics demeure insuffisant pour répondre à la demande.**

Q (UDC) : Il évoque l'ordonnance fédérale entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2021, qui autorise les cantons et les villes à taxer les deux-roues motorisés ainsi que les vélos. **Il s'interroge sur la probabilité, à court ou moyen terme, d'une augmentation du nombre de villes ou de cantons adoptant cette taxation pour les deux-roues en général.** Il exprime sa conviction que cette tendance est inévitable et sollicite l'avis de l'association à ce sujet, en s'enquérant de toute information ou rumeur dont elle pourrait disposer, ainsi que d'exemples provenant d'autres cantons ou associations. **R (M. Marcou) :** *L'association Génération2Motards* est active dans les cantons de Genève,

Vaud et Fribourg. **Actuellement, Genève est le seul canton où des discussions sur la taxation des deux-roues motorisés sont en cours.** A Lausanne, au niveau communal, le sujet est également débattu, mais aucune information concrète n'est disponible quant à une initiative cantonale. Concernant Fribourg, aucune mesure similaire n'est signalée, et il semble même que le canton revienne sur certaines politiques de mobilité adoptées ces dernières années. Il est à noter qu'à Bâle, des places de stationnement payantes pour les 2RM existent déjà en voirie. Bien que Génération2Motards ne soit pas présente dans cette région, d'autres associations locales, parfois plus militantes, s'occupent de ces questions.

Q (UDC) : L'association s'oppose-t-elle au principe de la taxation des deux-roues motorisés ? R (M. Marcou) : Il confirme cette position.

Q (UDC) : Il soulève une question de formulation concernant le projet de loi, qui mentionne **les deux-roues sans distinction entre deux-roues motorisés, vélos ou vélos-cargos, traitant ainsi l'ensemble des deux-roues de manière générale.** Il interroge l'association sur sa position à cet égard et sur l'importance de maintenir une distinction entre véhicules motorisés et non motorisés. **R (M. Marcou) :** **Il exprime une position claire sur la question, regrettant que cette perspective ne soit pas toujours partagée par les milieux cyclistes.** Les deux-roues motorisés et non motorisés rencontrent des **difficultés similaires** en matière de stationnement et de sécurité, et reconnaître la vulnérabilité commune de ces usagers dans le trafic pourrait favoriser des avancées significatives. **Selon lui, tous les deux-roues, motorisés ou non, contribuent au désengorgement de la ville et représentent une solution économique.** Avec les nouvelles normes attendues d'ici 10 à 15 ans, visant à une transition vers l'électrique, l'argument des émissions de CO₂ ne sera plus pertinent. Ainsi, **M. Marcou considère qu'il n'y a pas lieu de distinguer entre deux-roues motorisés et non motorisés : tout usager choisissant un deux-roues contribue déjà positivement à la fluidité du trafic en réduisant les embouteillages.**

Q (S) : Concernant la gratuité, il observe que certains membres de l'association semblent être proches, voire membres, de partis qui s'opposent fondamentalement à la gratuité des transports publics genevois, estimant que celle-ci ne permettrait pas aux usagers de comprendre la valeur du service. **Il s'interroge sur la différence de principe qui justifierait une position favorable à la gratuité du stationnement pour les deux-roues motorisés. R (M. Marcou) :** Il précise qu'à titre personnel, il n'est plus membre d'aucun parti depuis cinq ans et n'a aucun lien avec les recours qui ont été déposés, ces démarches n'ayant aucun rapport avec Génération2Motards. Il n'a **pas d'opinion sur la question de la gratuité des transports publics,** car

l'association ne se prononce que sur des questions spécifiques aux deux-roues motorisés. Conformément aux statuts de l'association, toute prise de position doit rester centrée sur les enjeux relatifs aux deux-roues motorisés. Lors de l'assemblée générale ayant introduit l'engagement de l'association dans le lobbying politique, il avait été clairement stipulé que Génération2Motards ne s'exprimerait pas sur des sujets externes à sa mission.

Q (S) : Il formule une nouvelle question, en revenant sur un point soulevé par le député UDC. Il demande des précisions quant à **l'absence de distinction entre les différents types de deux-roues**. En effet, il souhaite savoir si les deux-roues motorisés et les vélos **rencontrent réellement des problèmes identiques, notamment en matière d'utilisation des pistes ou bandes réservées aux motards, et il soulève la question spécifique de l'encombrement des pistes cyclables, où la cohabitation pose des défis particuliers**. **R (M. Dérobert) :** Il répond en soulignant son **opposition totale à l'utilisation des pistes cyclables par les scooters**, considérant cette pratique comme inacceptable, tout comme un vélo qui brûlerait un feu rouge. Bien que le service de la prudence tolère parfois l'usage des bandes cyclables par les scooters, il rappelle que les infractions aux règles de circulation concernent, malheureusement, aussi bien les usagers de deux-roues motorisés que les cyclistes. Toutefois, il estime qu'à l'heure actuelle, **les comportements dangereux tendent à être plus fréquents et inconscients de la part de certains cyclistes**, tout en précisant qu'il ne généralise pas.

Q (S) : **Existe-t-il effectivement des différences entre les deux-roues motorisés et les vélos**, en s'appuyant sur les distinctions de comportement et d'utilisation des infrastructures évoquées précédemment ? **R (M. Dérobert) :** Il reconnaît qu'il existe des **différences**, mais souligne que celles-ci existent aussi parmi les automobilistes, entre ceux qui respectent le code de la route et ceux qui ne le font pas. Si chacun respecte les règles – les deux-roues motorisés n'empruntant pas les pistes cyclables et les cyclistes respectant les feux rouges –, alors les risques sont moindres. Cependant, il note qu'un véhicule qui grille un feu rouge pose le même danger, que ce soit pour un cycliste ou un motard. Certaines problématiques, comme le non-respect par les véhicules à quatre roues des règles de sécurité envers les deux-roues, restent donc similaires et sont source de débats sans fin. **R (M. Marcou) :** Il **apporte deux précisions**. **Tout d'abord, il indique ne pas avoir connaissance de l'existence de « pistes motards », mais encourage l'ouverture d'une réflexion sur ce sujet**, s'il en est question. Ensuite, il rappelle que l'association Génération2Motards applique une ligne directrice stricte basée sur le respect de la loi sur la circulation routière et intègre cette approche dans le **coaching des jeunes conducteurs**. La doctrine de l'association est simple : la loi est à

suivre telle qu'elle est. Concernant les pistes et bandes cyclables, **M. Marcou** précise que, **selon la législation actuelle, les pistes cyclables sont interdites aux deux-roues motorisés, tandis que les bandes cyclables peuvent être empruntées par les 2RM dans le cas où le trafic est à l'arrêt**, jusqu'à une vitesse maximale de 30 km/h, sans gêner les cyclistes. L'association suit cette interprétation juridique et adaptera ses recommandations si la jurisprudence évolue en ce sens. Il insiste également sur l'importance du respect des règles, car, pour les deux-roues motorisés, comme pour les cyclistes, les accidents n'ont jamais de conséquences mineures : même une chute sans blessure grave occasionne systématiquement des douleurs. Contrairement aux automobilistes, les utilisateurs de deux-roues ne peuvent se permettre un quelconque accident, ce qui constitue un des principes fondamentaux défendus par Génération2Motards.

Q (S) : Il interroge sur la **pertinence du report modal de la voiture vers les deux-roues motorisés**. Il note que ce report est souhaitable par rapport à la pollution spatiale, une moto prenant moins de place qu'une voiture. Il se demande néanmoins, si en résolvant ce problème, un autre est créé, notamment en termes de **pollution sonore**. Il cite un communiqué récent de l'Etat de Genève indiquant que, lors d'une phase pilote de radars antibruit, 70% des excès au-delà de 82 décibels étaient imputables aux 2RM. Il demande ainsi si ce report modal est réellement souhaitable. **R (M. Marcou) :** Il explique que la question du **bruit** des deux-roues motorisés est une **problématique transitoire**, car d'ici 10 à 15 ans, **l'électrification obligatoire devrait éliminer les nuisances sonores**. Il déplore toutefois le passage des normes suisses strictes aux normes européennes, plus permissives, ce qui a entraîné une augmentation du bruit autorisé pour les 2RM. Il reconnaît que certains véhicules actuellement en circulation dépassent les normes de bruit, mais souligne que bon nombre de ceux-ci ne respectent pas les homologations requises, notamment en raison de systèmes d'échappement modifiés ou bricolés. Selon lui, la solution ne réside pas dans de nouvelles réglementations, mais dans l'application stricte des lois existantes. Il note que les forces de l'ordre rencontrent des difficultés à faire respecter ces normes en raison d'un manque de formation technique et de moyens adaptés. Il évoque une récente conversation avec un agent de police qui admettait que les 2RM sont peu contrôlés, faute de connaissances suffisantes. **M. Marcou** souligne que l'association Génération2Motards ne défend pas les propriétaires de véhicules non conformes aux normes en vigueur.

Q (S) : Il en profite pour proposer de collaborer avec Génération2Motards afin **d'explorer la possibilité de présenter une motion ou un texte parlementaire visant à fournir aux forces de l'ordre les moyens**

nécessaires pour appliquer les normes de bruit aux deux-roues motorisés.

R (M. Dérobert) : Il souligne que, bien qu'il soit favorable à l'idée de renforcer les moyens de contrôle, les textes législatifs concernant le bruit des deux-roues motorisés existent déjà. Il rappelle que certaines pratiques, comme faire tourner son moteur de manière excessive dans la rue, sont légales, mais que d'autres infractions au code de la route sont déjà interdites. Selon lui, le problème réside davantage dans l'application de ces lois en raison des moyens limités dont dispose la police, plutôt que dans un manque de réglementation.

Q (S) : Il relève que, selon les propos de **M. Marcou**, la police manquerait de connaissances techniques suffisantes pour appliquer efficacement les normes de bruit aux deux-roues motorisés. **R (M. Marcou) :** Il souligne **que l'instauration généralisée de zones limitées à 30 km/h, bien qu'efficace pour réduire le bruit des voitures, pourrait avoir l'effet inverse sur les deux-roues motorisés.** Il explique que, selon la norme européenne 97/24/CE, chapitre 9, les 2RM émettent moins de bruit lorsqu'ils circulent entre 48 et 82 km/h. Ainsi, à 30 km/h, ces véhicules peuvent produire jusqu'à deux fois plus de bruit qu'à 50 km/h. **M. Marcou** regrette que, malgré les avertissements répétés de l'association depuis le début des discussions sur les zones 30, cette problématique n'ait pas été prise en compte.

Q (S) : Les tests de **radars antibruit** indiquent une diminution significative des passages problématiques dans les zones limitées à 30 km/h. En effet, sur une période de 24 heures, les zones à 50-60 km/h enregistrent entre 100 et 200 excès sonores, tandis que les zones à 30 km/h en comptent moins d'une dizaine. **R (M. Marcou) :** **Le respect des normes de bruit dépend avant tout de l'homologation des motos.** Autrement dit, tant qu'une moto est homologuée, elle est censée respecter les limites de bruit établies par la réglementation en vigueur, indépendamment de la vitesse ou des zones de limitation.

Votes

La présidente soumet au vote l'entrée en matière du PL 13405 :

Oui : 7 (2 MCG, 3 PLR, 2 UDC)

Non : 5 (3 S, 2 Ve)

Abstentions : 3 (1 LJS, 1 LC, 1 PLR)

L'entrée en matière est acceptée.

2^e débat

La présidente procède au vote du 2^e débat :

Titre et préambule	pas d'opposition, adopté
<u>Art. 1</u> Modification	pas d'opposition, adopté
Art. 7C, al. 2 (nouveau, l'al. 2 ancien devenant l'al. 3)	pas d'opposition, adopté
<u>Art. 2</u> Entrée en vigueur	pas d'opposition, adopté

3^e débat

La présidente met aux voix l'ensemble du PL 13405 :

Oui :	4 (2 MCG, 2 UDC)
Non :	5 (3 S, 2 Ve)
Abstentions :	6 (1 LJS, 1 LC, 4 PLR)

Le PL 13405 est refusé.

Conclusion

Ce projet de loi proposant de modifier la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR), qui a été rédigé dans le but d'instaurer une exemption des taxes de parcage pour les deux-roues motorisés, a été refusé par une majorité de la commission.

Pour rappel, ce projet de loi a été déposé en réaction à la consultation sur le **plan d'action du stationnement (PAST)**.

Entre-temps, le PAST a été voté par le Grand Conseil.

Une des mesures du PAST concernait les sanctions pour les véhicules quand ils stationnaient plus de 3 heures (puis, plus de 5 heures, suite à un amendement PLR) dans des emplacements spécifiques destinés à éviter des pendulaires, mais il ne s'agissait pas de tarification du domaine public pour les deux-roues motorisés.

Selon le département et la majorité de la commission, les raisons pour lesquelles le projet de loi devrait être refusé sont les suivantes :

1. Il n'existe pas de problème réel à résoudre.
2. Le cadre légal ne justifie pas l'adoption de ce projet.
3. Il n'y a jamais eu d'intention de rendre le stationnement des deux-roues motorisés payant sur la voie publique.

4. Par contre, il est vrai qu'il y a une volonté de poursuivre l'offre d'incitation au parcage sécurisé et protégé.
5. Les dispositions fédérales récemment modifiées permettent à l'autorité d'étendre les réglementations du stationnement et de choisir si elle souhaite le rendre payant ou non. S'interdire, par anticipation, serait contraire au droit fédéral.

Selon les députés, il faut refuser ce projet de loi, car :

1. Inscrire des interdictions dans la loi empêche toute flexibilité future.
2. Le véritable enjeu réside dans la gestion des véhicules pendulaires à deux-roues motorisés ou quatre-roues motorisés.
3. L'espace public appartient à tous les usagers, que ce soit les deux-roues motorisés, les deux-roues, les piétons, les cyclistes, etc.
4. Il y a assez de places disponibles dans les parkings en ouvrage pour les deux-roues motorisés, mais elles ne sont pas utilisées car elles sont payantes.
5. Ce projet de loi concerne des enjeux de santé publique et de pollution.
6. Ce projet de loi concerne des enjeux de mobilité et de fluidité du trafic.
7. C'est pourquoi la politique du stationnement ne devrait donc pas encourager l'utilisation des deux-roues motorisés.
8. Avant de parler de gratuité, il faut garantir le respect de la loi, à savoir que les véhicules soient correctement garés, dans les emplacements prévus et gratuits.
9. Au lieu d'introduire une nouvelle loi, il faudrait lancer un projet pilote avec une contrepartie pour le parcage des vélos, y compris les vélos-cargos.
10. Même si le projet de loi concerne tous les types de deux-roues, et pas uniquement les deux-roues motorisés, il n'y a pas de consensus sur les critères pour taxer les véhicules.
11. Des désaccords sur l'impact concernant les nuisances sonores persistent.

Pour toutes ces raisons, Mesdames et Messieurs les député.e.s, la majorité de la commission des transports vous recommande de refuser ce projet de loi.

Date de dépôt : 25 novembre 2024

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de Stéphane Florey

Le projet de loi 13405 garantit une gratuité de stationnement pour tous les véhicules deux-roues. Il a été déposé pour donner suite à l'entrée en vigueur de l'ordonnance sur la signalisation routière en date du 1^{er} janvier 2021. Passée quasiment inaperçue en 2021, cette ordonnance a suscité le débat quand justement certaines villes ont commencé à vouloir les taxer.

A Lucerne, le stationnement est désormais payant, et il semblerait que Berne et Lausanne pourraient suivre. D'autres villes, telles que Bâle, ont eu la présence d'esprit de faire machine arrière, face au courroux local. Pour la minorité, il nous semble important que le stationnement des deux-roues demeure gratuit.

A la suite de nos débats, une partie de la commission s'est abstenue lors du vote final, principalement pour le simple motif que le Conseil d'Etat n'avait pas l'intention directe de rendre payantes les places de stationnement pour les deux-roues. Or, c'est justement ce que demande ce projet de loi : statuer avant que ne viennent les premières demandes en la matière. Une fois la proposition faite par le Conseil d'Etat, il sera beaucoup moins évident pour une partie des députés de refuser la demande sans avoir d'interminables débats sur la question.

Une des propositions soumises dans le plan d'action du stationnement, récemment adopté, consisterait à limiter le temps du stationnement des deux-roues motorisés à maximum 5 heures. Pour la minorité, ce serait un moyen de détourner la gratuité actuelle. En limitant la durée du stationnement et en infligeant une amende en cas de dépassement du temps réglementaire, cela reviendrait exactement au même.

L'Etat devrait plutôt encourager l'utilisation des deux-roues en milieu urbain, pour la simple raison qu'ils utilisent beaucoup moins de voirie que les automobiles et participent hautement à la fluidité du trafic.

A noter encore que ce projet de loi consacre le principe d'une reconnaissance de tous les véhicules deux-roues sans aucune distinction, qu'ils soient motorisés ou non, électriques ou pas, simples vélos ou vélos-cargos,

scooters et motos thermiques ou électriques, etc. Aujourd'hui, il n'y a plus aucun motif pour que subsiste une différenciation quelconque dès lors que ces différents deux-roues utilisent quasiment tous la même surface de voirie.

En conclusion, si nous voulons garantir la non-introduction du paiement des places de stationnement pour les deux-roues, nous devons absolument voter le PL 13405 et refuser le principe d'une éventuelle introduction d'un paiement des places de stationnement pour les deux-roues.