

**Réponse du Conseil administratif à la motion de MM. Alain Gallet, Marc Dalphin, Roger Deneys, Gérard Deshusses, Bernard Paillard, Michel Ducret et M<sup>me</sup> Liliane Johner, acceptée par le Conseil municipal le 14 mai 2002, intitulée: «Motos: motus et bouche cousue».**

*TEXTE DE LA MOTION*

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à entreprendre une étude sur les effets du développement du trafic des deux-roues motorisés en ville de Genève, étude qui devrait aborder en particulier les aspects suivants:

- a) ampleur du phénomène, mode de transport utilisé antérieurement (ou alternativement) à l'usage de la moto ou du scooter;
- b) impact en matière de besoin de places de stationnement pour motos/scooters, élaboration d'un schéma directeur en la matière;
- c) impact environnemental du phénomène, mesures correctives éventuelles à apporter.

*RÉPONSE DU CONSEIL ADMINISTRATIF*

L'accroissement spectaculaire du parc de deux-roues motorisés ces dernières années a fait apparaître des problèmes nouveaux. Pour les gérer au mieux, une connaissance approfondie du phénomène est nécessaire. Des études sur ce thème ont donc été menées. Les comptages réalisés par l'Office cantonal de la mobilité viennent compléter les données permettant de connaître l'évolution du trafic deux-roues (vélos et deux-roues motorisés).

Ainsi, on constate que le report du mode de transport vers les deux-roues motorisés est principalement le fait d'automobilistes et d'usagers des transports publics. Ces dernières années, le nombre de scooters en circulation a explosé (+ 132% entre 1999 et 2004 à Genève et + 195% entre 1990 et 2004 en Suisse) du fait de la facilité d'utilisation et de parage de ce type de véhicules ainsi que de sa quasi-insensibilité aux encombrements de la route. Cependant, ces avantages diminuent fortement si l'on respecte les règles de circulation. Le gain de temps est bien différent si l'utilisateur adopte un comportement respectueux des règles de la circulation. De fait, les deux-roues motorisés se comportent souvent comme des vélos, alors que ce type de véhicules est tenu de se conformer aux mêmes règles de la circulation que les automobiles.

L'essor de ce mode de transport a donc des répercussions dommageables pour les autres usagers. Par exemple, il apparaît, selon une étude menée par l'Obser-

vatoire universitaire de la mobilité pour le compte de l'ancien Département cantonal de l'action sociale et de la santé, que l'un des principaux obstacles à l'utilisation du vélo est la cohabitation avec le scooter. Le problème est l'utilisation par les scootéristes de certains aménagements cyclables conçus pour préserver un espace de circulation pour les vélos. De plus, l'usage de deux-roues motorisés est dangereux aussi bien pour les usagers d'autres modes de transport que pour les conducteurs de scooters eux-mêmes. D'après les données du Bureau suisse de prévention des accidents en 2004, plus de 30% des motocyclistes accidentés sont morts ou ont été grièvement blessés. La même année, on dénombrait à Genève 41 495 motocycles. Ces derniers ont été impliqués dans 534 accidents, dont 36 avec des piétons. Deux piétons ont été mortellement blessés et dix motocyclistes sont décédés.

L'usage du scooter a également des conséquences environnementales négatives. En ce qui concerne les émissions sonores, la législation fédérale actuellement en vigueur autorise une limite d'émission majorée de 3 dB(A) pour les deux-roues motorisés de 50 à 175 cm<sup>3</sup> par rapport à une voiture, soit une perception deux fois plus importante de l'intensité du son. Quant aux émissions de polluants émanant des deux-roues motorisés, telles que monoxyde de carbone (CO) et hydrocarbures (HC), elles sont supérieures à celles émises par les transports individuels motorisés. En effet, nombreux sont les scooters qui ne sont pas équipés de catalyseurs et, lorsqu'ils le sont, ces derniers sont moins performants que ceux qui équipent les voitures. Une étude réalisée en 2000 par le Laboratoire fédéral d'essai des matériaux comparant les gaz d'échappement émis par différents motocycles avec ceux d'une voiture équipée d'un catalyseur arrive aux conclusions suivantes. Un scooter de 125 cm<sup>3</sup> équipé d'un moteur deux temps pollue autant que 144 voitures et une moto de 120 cm<sup>3</sup> sans catalyseur autant que 200 voitures.

Les éventuels avantages des deux-roues motorisés en matière de désengorgement du centre-ville et de gain d'espace public lié au stationnement (5 places deux-roues motorisés pour 1 place voiture) se voient alors contrebalancés par les éléments susmentionnés ainsi que par le fait que les deux-roues motorisés se faufilent et se parquent souvent de manière irrégulière et désordonnée, augmentant les problèmes de sécurité routière et encombrant l'espace public. Bien que le nombre de cases deux-roues ait été adapté à la demande, force est de constater que nous sommes toujours en sous-offre. Des études ponctuelles sont menées dans le cadre de projets d'envergure, comme l'aménagement de la place de Cornavin ou de Sécheron. Toutefois, une réflexion globale sur la question du stationnement deux-roues doit se faire. C'est pourquoi le Conseil administratif a souhaité introduire un volet sur l'organisation et la gestion des deux-roues motorisés dans le cadre du plan directeur communal en cours d'élaboration, auquel votre Conseil sera associé.

S'agissant de la problématique environnementale, la Ville de Genève n'est pas habilitée à prendre des mesures contraignantes en la matière. Les mesures permettant de limiter l'impact environnemental induit par la circulation motorisée sont de la compétence du Canton ou de la Confédération, auprès de qui notre Conseil intervient périodiquement pour qu'ils fassent appliquer les mesures qu'ils ont eux-mêmes adoptées tant en matière de protection contre le bruit qu'en ce qui concerne l'air. Ces thèmes seront également abordés dans le cadre de l'examen du volet du plan directeur communal relatif aux déplacements des deux-roues motorisés.

Au nom du Conseil administratif

Le directeur général:  
*Jacques Moret*

Le conseiller administratif:  
*Christian Ferrazino*

Le 15 novembre 2006.