

13 juin 2022

Rapports de majorité et de minorité de la commission des pétitions chargée d'examiner la pétition du 16 novembre 2021: «Contre la décision d'amender des deux-roues motorisés».

A. Rapport de majorité de M^{me} Fabienne Beaud.

Cette pétition a été renvoyée à la commission des pétitions le 16 novembre 2021. Elle a été traitée en commission le 13 décembre 2021 sous la présidence de M. Matthias Erhardt, puis les 28 février et 21 mars 2022 sous la présidence de M. Valentin Dujoux. Les notes de séances ont été prises par M. Philippe Berger et M^{mes} Mahesha Rajapaksha Yapa et Alicia Nguyen, que la rapporteuse remercie pour la qualité de leurs travaux.

Texte de la pétition

(Voir annexe.)

Séance du 13 décembre 2021

Audition de MM. Maxime Provini et Lorin Voutat, pétitionnaires

M. Provini rappelle que cet été des signets ont été déposés sur les scooters pour indiquer que le Canton allait amender les deux-roues garés hors des cases. Il précise que jusqu'à présent il existait un *statu quo* sur la question, qui laissait une certaine liberté aux scooters de se parquer hors de ces cases, si tant est qu'ils n'empêchaient pas le passage d'une poussette ou d'un fauteuil roulant. Il explique que les pétitionnaires ont décidé de lancer leur pétition car ils trouvaient que la mesure prise par le Canton était injuste, étant donné la rareté des places pour se garer dans l'hyper-centre. Il estime de plus qu'il n'est pas logique d'amender un deux-roues s'il est garé dans un endroit qui ne dérange personne. Il relève néanmoins que la pétition souligne la nécessité de poursuivre la politique cantonale visant à sensibiliser et prévenir les nombreuses incivilités en matière de deux-roues, et note qu'il est normal d'amender un scooter lorsqu'il est garé dans un endroit qui gêne ou qu'il ne respecte pas les règles de circulation. Il fait observer néanmoins que ces amendes ne sauraient être délivrées de façon arbitraire pour le simple plaisir d'amender, relevant que cela constitue une discrimination d'un moyen de transport par rapport à d'autres. Il dit en cela l'importance de maintenir le *statu quo* actuel jusqu'à ce qu'il y ait suffisamment de places pour garer les deux-roues. Il déclare qu'il serait important pour cela de disposer de chiffres précis concernant le nombre de places créées et le nombre de places à créer selon les besoins.

Il se demande ensuite pourquoi un endroit comme le centre de la place de Bel-Air, qui dispose de suffisamment de place, ne pourrait pas continuer à accueillir des scooters qui veulent s’y garer, de même qu’une partie des trottoirs élargis aux Augustins, qui forment une sorte de no man’s land que privilégient aussi bien les vélos que les scooters pour se parquer. Il estime qu’il pourrait également être opportun de créer des places pour les scooters et des arceaux pour les vélos dans de tels endroits. Il indique avoir signalé à M^{me} Perler son soutien au fait que des arceaux soient installés, mais aussi au fait qu’il était possible de concilier places pour scooters et arceaux pour vélos. Il projette ensuite des images d’épaves de vélos qui ne sont pas débarrassées et prennent aussi beaucoup de place, puis les trottoirs de la rue du Stand dont il indique que leur grande largeur ne justifie pas que les scooters soient amendés. Il illustre aussi son propos en montrant des images de voitures, de déchets ou de vélos-cargos qui empiètent aussi bien les trottoirs que les places prévues aux scooters, sans pour cela être amendés. Il relève enfin que les places pour deux-roues créées récemment à Rive démontrent bien que le Canton a conscience de la problématique du trop petit nombre de places pour garer les scooters. Il projette des images d’autres lieux qui servent *de facto* de places pour deux-roues et dont la situation ne perdrait rien à être régularisée, comme à Plainpalais où le trottoir est très large ou vers Uni-Mail. Il dit vouloir montrer par ces différents exemples qu’il ne fait aucun sens de stigmatiser un type d’utilisateurs particuliers.

M. Voutat remercie la commission de leur donner la possibilité de venir s’exprimer ce soir. Il explique qu’en tant que petit indépendant il doit très souvent se déplacer à scooter. Il indique qu’il est logique de vouloir enlever les scooters s’ils gênent sur les trottoirs, mais déclare qu’il est contradictoire dans ce cas de ne pas aussi enlever certains déchets encombrants de ces mêmes trottoirs. Il relève à ce titre le fait qu’il a annoncé à la Voirie depuis plusieurs mois la présence de tels encombrants à la rue Hugo-de-Senger et que ceux-ci n’ont toujours pas été enlevés. Il indique que la politique visant à amender les scooters péjore aussi les petits commerçants, qui dans l’hyper-centre sont de plus en plus difficilement accessibles à scooters, et note qu’une telle pénalisation favorise le tourisme d’achat en France. S’il estime positif le projet de la Fondation des parkings de créer des places en sous-sol, il note que le sol des parkings glisse quand il pleut, et que de telles places conviennent pour des personnes qui arrivent le matin et repartent le soir, mais pas pour des entrepreneurs qui se déplacent tout au long de la journée. Notant que le nombre d’immatriculations pour des deux-roues a explosé ces dernières années, il estime que le fait de prélever des taxes sur ces immatriculations tout en réduisant le nombre de places de parc relève de la schizophrénie. Il déclare qu’il existe des solutions pour dessiner de nouvelles places sans poser problème à personne, et cite à ce titre les exemples d’Uni-Mail ou de Bel-Air évoqués par M. Provini. Il dit enfin que si le Conseil municipal continue à appliquer une politique répressive envers les deux-roues motorisés, les gens iront prendre

leur voiture pour venir en ville ou iront en France faire les courses, faisant observer que cela est à la fois dommage pour le commerce local et la pollution générée.

M. Provini évoque l'exemple d'un de ses amis qui a acheté un vélo électrique allant à 60 km/h et qui lui a indiqué qu'il pourra ainsi se garer n'importe où et brûler des feux sans être ennuyé. S'il estime cette réaction certes stupide, il indique qu'elle est le résultat de la politique actuellement mise en œuvre qui la provoque. Il estime positif que le Canton ait réagi au manque de place à Rive, mais déclare que ces places ont été faites à la va-vite sans égard à la manière optimale de les constituer. Il déclare ensuite que le but de la pétition est au moins de créer un débat sur la question en Ville de Genève, et indique que des solutions sont envisageables pour tous les types de deux-roues. Il indique enfin que la pétition est aussi adressée au Grand Conseil.

M. Voutat estime que des arceaux mal installés peuvent faire diminuer les places pour les deux-roues. Il se demande ensuite pourquoi la répression vise seulement les deux-roues motorisés sans que le but soit réellement expliqué et sans que d'autres éléments qui encombrant les trottoirs soient enlevés par la Voirie.

Questions des commissaires

Un commissaire s'étonne du manque d'évocation d'alternatives au scooter par les pétitionnaires, et cite les exemples de la marche, du vélo, des transports publics. Il note à ce titre que quatre amendes équivalent à un abonnement des Transports publics genevois (TPG) annuel. Il souhaite savoir si les pétitionnaires ont déjà reçu un retour de la part du Grand Conseil et demande aux pétitionnaires quel serait selon eux un nombre suffisant de places. Il déclare enfin que s'il comprend le besoin exprimé, il se demande à partir de quel moment il convient d'opérer une distinction entre une réponse à un besoin et la création d'un appel d'air, et ce alors que la Ville et le Canton veulent repenser l'espace public.

M. Voutat répond que du moment où 60 000 plaques sont délivrées, il conviendrait d'ajuster au moins partiellement l'offre des places de parc. Il indique que pour ce qui est des moyens de transport alternatifs évoqués, ils ne répondent que partiellement aux nécessités de la journée type d'un petit entrepreneur, qui se déplace toute la journée avec du matériel, parfois délicat.

M. Provini dit n'avoir aucun problème avec la volonté de repenser l'espace public, mais se demande s'il est nécessaire de distribuer des amendes tout en procédant à ces changements. Il estime en ce sens qu'il serait plus intelligent de sensibiliser plutôt que de punir quand un réaménagement ou une piétonnisation sont mis en œuvre, et déclare qu'il est inutile de cliver les utilisateurs les uns contre les autres.

Ledit commissaire rétorque qu'une campagne de sensibilisation a bien été effectuée entre juin et novembre.

M. Voutat relève que si cette sensibilisation a en effet été effectuée, aucune alternative n'a été proposée.

Un commissaire déclare avoir relu attentivement la loi sur la mobilité cohérente avec les lunettes d'un défenseur des deux-roues et indique que l'article 4 alinéa 2 lettre A précise que les motocyclistes sont invités à se parquer sous terre pour des longues durées. Il fait observer à ce titre que l'offre a été récemment grandement développée, et demande quel est le besoin de places par rapport aux 60 000 immatriculations évoquées.

M. Voutat répond que ce calcul doit être effectué par un ingénieur cantonal des transports et qu'il n'est pas venu ce soir pour cela, mais fait observer qu'il faudrait dégager un pourcentage pour tant d'immatriculations données.

M. Provini ajoute que c'est pour cela que la pétition demande à ce que soient fournis les chiffres de cette nature, qui pour l'instant ne sont pas à disposition. Quant à la loi sur la mobilité il explique que la liberté de choix du moyen de transport est garantie par la loi. Il déclare à ce titre que la pétition a le mérite d'ouvrir le débat, alors qu'en Ville de Genève la magistrature n'hésite pas à adopter certaines mesures de manière arbitraire sans débat public. Il ajoute qu'il fait sens de la déposer en Ville, étant donné que c'est là que se situent les besoins.

M. Voutat note que d'autres lois obligent les autorités à rendre les trottoirs libres d'accès, et estime qu'il est problématique que l'on s'en prenne pour cela à une seule catégorie particulière tout en laissant les autres tranquilles. Il indique que cette politique mène des entrepreneurs à quitter Genève, étant donné que les conditions pour permettre à leurs collaborateurs et leurs clients de venir les trouver ne sont plus réunies.

Une commissaire demande des précisions sur la mention de la Voirie qui a été faite.

M. Voutat répond que c'est à la Voirie qu'il faut s'adresser pour demander à la Ville d'évacuer les épaves de vélos, les chariots ou les poubelles, et explique que six mois après l'avoir saisie la situation en est toujours au même point.

Une commissaire demande aux auditionnés s'ils considèrent comme «arbitraire» et «injuste» l'application de la loi ou la politique du deux poids deux mesures qui est pratiquée selon eux. Elle indique elle-même avoir été apostrophée parce qu'elle avait rangé son vélo sur un trottoir, et pense que les autres personnes qui y laissent des vélos ou des chariots doivent aussi être amendés. Elle souhaite ensuite savoir ce que demandent au juste les pétitionnaires.

M. Provini explique demander que l'on revienne au statu quo des 150 cm. L'arbitraire consiste dans le fait qu'un vélo-cargo ou un vélo pourra empiéter complètement sur le passage sans subir de contraventions, tandis qu'un scooter oui. Il relève que cela revient à cliver les utilisateurs les uns contre les autres et à imposer *in fine* un seul système.

M. Voutat évoque l'exemple d'un gros vélo-cargo qui était garé sans plaques sans être sanctionné.

Un commissaire relève que la loi demande aussi que les deux-roues puissent se parquer en surface pour des courtes durées. Il explique lui-même avoir des difficultés à trouver des places, et raconte qu'il a parfois tourné trente minutes à moto sans trouver de place en surface.

M. Voutat estime qu'en attendant de responsabiliser les personnes qui garent en surface en laissant leur moto toute la journée, il ne faut pas tolérer non plus les vélos-cargos ou les poussettes qui sont dans ce cas.

Ledit commissaire souligne la contradiction d'une politique qui d'une part sanctionne les parkings autour des gares de la liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA) qui sont symboles de transferts modaux, tandis que sont financés des parkings de l'autre côté de la frontière.

Un commissaire estime que pour rendre acceptable la pétition pourrait être mentionnée la nécessité de placer un disque de stationnement sur les scooters garés en surface pour que les nonante minutes soient vraiment respectées.

M. Voutat relève que cela est une excellente remarque, et rappelle que le but des pétitionnaires est au moins d'ouvrir le débat. Il ajoute qu'en attendant que des places soient prévues en sous-sol il convient de laisser les petits commerçants et les entrepreneurs pouvoir se garer pour de courtes durées en surface, si tant est qu'ils n'encombrent pas les trottoirs.

Discussion et vote

Une commissaire indique qu'il serait opportun d'auditionner M^{me} Perler pour connaître la position concrète de la Ville en la matière de même que ce qui est envisagé dans le futur.

Un commissaire relève qu'il serait également intéressant d'auditionner M^{me} Barbey-Chappuis, étant donné que la police cantonale n'a elle pas reçu l'ordre de dresser de telles amendes.

Un commissaire relève que les compétences sont fédérales, cantonales, mais très peu communales. Il estime en ce sens que de nouvelles auditions ne vont pas

permettre d'en apprendre beaucoup plus et propose par conséquent de voter le classement dès ce soir.

M. Provini fait observer que par égard pour les plus de 3000 personnes qui ont signé la pétition il convient au moins de connaître la volonté de M^{me} Perler, pour savoir si elle adresse ou non une fin de non-recevoir aux demandes de la pétition. S'il déclare entendre que les compétences en matière de circulation sont surtout cantonales et fédérales, il fait observer qu'il est du ressort de M^{me} Perler de créer des arceaux qui permettent de faire cohabiter vélos et scooters en évitant une guerre des transports. Il indique que c'est ainsi qu'on va créer davantage de qualité de vie pour toutes et tous.

Un commissaire abonde dans ce sens, expliquant qu'il y a des problèmes au niveau de l'application de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE), et constatant à ce titre que des places courtes durées ne se trouvent parfois pas en surface. Il ajoute qu'il conviendrait d'auditionner M^{me} Perler pour pouvoir éclaircir ces points.

Une commissaire indique qu'un commissaire a formulé une proposition par rapport aux disques de stationnement, et relevant que les pétitionnaires l'ont accueillie favorablement, elle demande si elle ne pourrait pas être discutée.

Un commissaire relève que la pétition soulève des questions de compétences plutôt fédérales, et éventuellement cantonales, et estime que le temps des commissaires pourrait être plus opportunément utilisé pour quelque chose qui relève de la compétence communale. Il note ensuite que la pétition se trompe de cible en s'en prenant aux chariots ou aux vélos, alors qu'elle devrait se concentrer sur les moyens à mettre en œuvre pour faire appliquer la règle des nonante minutes. Il déclare qu'il accueillerait avec bienveillance une pétition plus équilibrée ou une motion dont la cible serait plus large, et relève à ce titre le ton de cet objet qui lui paraît problématique.

M. Provini rétorque que le ton employé ne constitue qu'une réaction à un problème créé.

Le même commissaire répète que la pétition ne cible pas le vrai problème, qui est constitué par les scooters restant parqués plusieurs jours à la même place.

Un commissaire relève que la pétition soulève la question du stationnement des deux-roues, de l'espace public et de ce que l'on doit en faire. Il indique que son groupe soutiendra l'audition de M^{me} Perler pour connaître sa vision concernant les places motorisées et non motorisées. Il précise en revanche que l'audition de M^{me} Barbey-Chappuis ne sera en revanche pas soutenue dans l'immédiat.

Par 15 voix (1 EàG, 4 S, 3 Ve, 2 PDC, 3 PLR, 1 UDC, 1 MCG), la commission vote l'audition de M^{me} Perler dans le cadre de la pétition P-455 à l'unanimité des membres présents.

Séance du 28 février 2022

Audition de M^{me} Frédérique Perler, maire, en charge du département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité (DACM), accompagnée de M. Nicolas Betty, chef du Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité (AGCM)

M^{me} Perler rappelle que cette pétition a été adressée au Conseil municipal ainsi qu'au Grand Conseil. Elle indique que s'agissant du stationnement des deux-roues, motorisés ou pas, la Ville a mené une politique pour les vélos consistant à augmenter les épingles à vélos. Elle rappelle par ailleurs que, s'agissant de l'ensemble des deux-roues, le Canton est l'autorité compétente pour l'ensemble des stationnements, quatre-roues compris, et que la Ville accompagne les actions demandées par le Canton. De plus, elle déclare que la politique qu'elle entend mener globalement sur le territoire de la ville est de libérer les trottoirs et l'espace public en général du stationnement de toutes sortes de véhicules pour ainsi laisser la place aux piétons. Elle précise que c'est pour cette raison précisément que les épingles à vélos ont été installées. Elle relève cependant une préoccupation. Elle déclare que la Ville ne peut pas accompagner l'Etat dans cette volonté de supprimer les deux-roues sans, parallèlement, faire un certain nombre de propositions de places de stationnement. En ce sens, elle explique que c'est ce que la Ville est présentement en train d'étudier tout en trouvant un juste équilibre afin que chacun puisse se stationner en toute sécurité.

M. Betty projette une présentation Powerpoint. Il annonce tout d'abord que deux grands types de demande ont été faits de la part des pétitionnaires. Premièrement, il s'agit de continuer la deuxième phase mise en place par le Département des infrastructures, car il s'agit de la compétence du Canton. Il fait état d'une campagne de sensibilisation, d'information et d'affichage en Ville de Genève. Il indique que la deuxième partie est davantage destinée à l'Etat, faisant ainsi mention du fait qu'il s'agit de ne plus verbaliser à partir du mois de novembre et de faire une évaluation sérieuse du manque de place. Il donne ensuite quelques chiffres clés. Il fait donc état de 13 500 places sur le territoire de la Ville pour les deux-roues motorisés, 1300 places en ouvrage dans les zones denses de Genève et Carouge, et 1800 sur l'ensemble du canton. Il indique que depuis 2014, 4200 places ont été créées, majoritairement en ville de Genève, et que 580 places ont été créées dans des ouvrages souterrains.

Il donne également le ratio entre les places de stationnement sur voirie versus le nombre d'immatriculations à Genève et donne donc le chiffre de 0,11 pour les voitures et le chiffre de 0,23 pour les deux-roues. Il affirme ainsi que, sur ces bases, le Canton considère que ce ratio est suffisant; il déclare que la Ville partage cet avis. Par ailleurs, il ajoute que les cycles peuvent être parkés sur le trottoir pour autant qu'il y ait un espace libre d'au moins 1,5 m pour les piétons. Ainsi, il dit être favorable à la libération des trottoirs et de l'espace public au sens large. Il fait observer que c'est la raison pour laquelle il y a notamment eu une campagne

pour supprimer les vélos épaves. De plus, il tient à souligner que la Ville privilégie le report modal sur les transports publics et la mobilité douce. Il affirme donc qu'un juste équilibre doit être trouvé, le ratio étant, du point de vue de la Ville, suffisant. Il fait toutefois savoir que certaines places manquantes peuvent être créées de manière ciblée.

En ce sens, il confirme une nouvelle fois que la Ville est prête à accompagner le Canton afin de faire des analyses plus fines pour cibler les endroits où il y aurait encore des places insuffisantes. Il ajoute que la Ville fait aujourd'hui la même démarche pour les vélos, affirmant ainsi que les deux démarches peuvent être menées de pair. Il relève par ailleurs que les deux-roues exercent une influence conséquente sur le bruit; il indique que c'est une des raisons pour lesquelles la Ville ne veut pas créer un trop grand nombre de places de deux-roues. Ainsi, il souhaite partager le constat que depuis le mois de novembre, grâce notamment aux campagnes de sensibilisation, l'espace public ainsi que les trottoirs sont mieux laissés libres aux piétons. Afin d'illustrer ses propos, il projette des images «avant/après» de plusieurs lieux différents tels que la rue de Jargonant, la place Camoletti, l'avenue de la Gare-des-Eaux-Vives ou encore la rue Pedro-Meylan. Pour terminer, il souhaite rappeler les campagnes de sensibilisation réalisées jusqu'à présent sous l'impulsion d'abord du Canton et dont la Ville a également pris le relais. Ainsi, il indique que des campagnes d'affichage ont été proposées en juin 2021 avec 34 000 cravates distribuées sur quatre secteurs principaux: Pâquis-Prieuré, Finance-Stand, Gare routière – Cornavin et David-Dufour. Il ajoute qu'une deuxième campagne en septembre 2021 a été mise en place et qu'elle s'est déployée davantage sur le versant «médiatique» avec par exemple un encart dans le *Genève home informations (GHI)*, des affichages en Ville de Genève et également un autre encart dans le *Vivre à Genève*, et enfin un renforcement des contrôles avant la verbalisation.

Questions des commissaires

Un commissaire remercie les auditionnés pour leur présentation. Il fait observer que la Ville de Genève peut répondre à certaines demandes, même si c'est au Canton d'y répondre en majorité. Il rappelle donc que la pétition demande des places supplémentaires dans les centres urbains et proches des gares. Il demande ainsi s'il est possible de rassurer les pétitionnaires à ce sujet.

M. Betty répond que sur Cornavin, il y a déjà un projet de réaménagement des espaces publics. Il précise que, parallèlement, il y a une modification du parking Cornavin et notamment le réaménagement du parking souterrain, à savoir que les taxis iront au -1 et que sera créé un nouvel espace pour les vélos et les deux-roues. Il ajoute que, sur le reste du territoire, la logique est d'accompagner là où un manque se manifeste. Il estime que les places sont suffisantes en référence

au ratio précédemment cité. Toutefois, il précise que s'il y a des demandes de citoyens, alors la Ville y répondra. Enfin, il rappelle encore une fois que l'objectif est qu'une partie du report modal doit se faire sur du transport public et non pas sur du deux-roues qui, il le rappelle, constitue également un problème en termes de bruit.

Ledit commissaire rappelle qu'en 2020, des places ont été supprimées, notamment à la place des Augustins. Il relève qu'il s'agit d'espaces inutilisés, qui ne gênent pas et qui sont disponibles. Il propose par exemple d'installer des arceaux et des places de stationnement pour les deux-roues et demande ainsi si ces espaces ont été considérés pour être aménagés pour des deux-roues au sens large.

M. Betty répond que c'est envisageable. Il précise que cet espace a été créé au départ pour les mesures Covid et pour ainsi donner plus de place aux piétons, même s'il n'est finalement pas nécessairement utilisé par ces derniers.

Ledit commissaire demande aussi des précisions sur une certaine étude.

M. Betty répond en précisant qu'il s'agit d'une étude qui va être lancée pour les vélos et qu'elle n'inclut donc pas les deux-roues motorisés. Il ajoute toutefois que, s'il est confirmé et souhaité d'intégrer les deux-roues motorisés dans cette étude, alors cela sera fait.

Ledit commissaire renchérit en déclarant que ce serait effectivement l'occasion qu'il y ait une étude large qui comprenne tous les deux-roues, indépendamment qu'ils aient un moteur ou pas.

Un commissaire souhaite poser une question par rapport à la gestion d'un risque. Il évoque une initiative parlementaire qui a été déposée à Berne par un membre du Parti libéral-radical, soutenue par Le Centre, les Vert'libéraux et l'Union démocratique du centre. Il explique qu'avec cette initiative, il y a le risque de supprimer la possibilité d'amender. Or, il rappelle que le fait de donner des amendes est un moyen parmi d'autres de libérer de l'espace pour les piétons. Tout en admettant qu'il faille également inclure dans la réflexion la problématique des vélos, des vélos-épaves ainsi que des vélos-cargos, il demande quelles sont les autres possibilités d'assurer un report du parking sur le trottoir, mis à part avec l'amende. En d'autres termes, il souhaite savoir quelles sont les possibilités pour s'assurer que les trottoirs ne se retrouvent pas envahis de vélos et de deux-roues motorisés.

M. Betty répond que, mis à part la sensibilisation, il n'existe pas de réelles autres possibilités. En outre, il rappelle effectivement qu'en ouvrage, le temps de stationnement maximum est de trois heures, soit 1 franc les trois heures. Il indique par ailleurs que les espaces publics n'ont pas lieu d'être dédiés à ces

véhicules, mais aux piétons. Il évoque, en outre, une difficulté dominante pour les deux-roues motorisés et les vélos, à savoir que l'usager veut aller au plus proche de son lieu de destination.

Ledit commissaire demande s'il existe des réflexions en cours pour utiliser d'autres endroits, par exemple des places de livraison, ou bien des aménagements qui découragent, par exemple des trottoirs très hauts. Il souhaite savoir, en outre, s'il existe d'autres options que la sensibilisation et les amendes.

M. Betty répond par la négative.

M^{me} Perler ajoute qu'élever la hauteur des trottoirs n'est pas une solution envisageable.

Un commissaire souhaite poser une question au sujet de la gratuité du stationnement des deux-roues en surface. Il dit trouver cette gratuité relativement choquante. Il relève ainsi que le stationnement est une utilisation accrue du domaine public et qui, en principe, devrait être soumise à un coût pour la personne qui en fait l'usage. Il s'étonne donc de ce privilège donné aux deux-roues motorisés alors qu'au même moment, les voitures contribuent par un macaron, même de manière symbolique, au coût de ces stationnements. En ce sens, il souhaite demander si, dans une réflexion plus large de l'aménagement du domaine public, et dans une vision politique, les deux-roues ont une place satisfaisante ou bien s'il faudrait, à moyen terme, moins de trafic de deux-roues motorisés de façon à augmenter la convivialité et le bien-être des usagers et des usagères.

M^{me} Perler rappelle qu'il s'agit d'une période de transition. Elle note qu'un certain nombre de citoyens et de citoyennes ont déjà échangé leur voiture contre un deux-roues. Elle explique qu'il est nécessaire de privilégier un espace public convivial qui laisse la place à toutes les personnes qui l'utilisent. Elle relève que si la promotion de la marche à pied est faite, alors il est également nécessaire qu'il y ait des espaces de déambulation qui existent où des piétons pourraient se déplacer sans se heurter à des véhicules. Elle relève également que l'Etat demande un effort accru des utilisateurs de deux-roues d'utiliser des places prévues à cet effet, voire de s'acquitter d'un paiement comme pour les voitures.

Ledit commissaire note que si la stratégie est de favoriser le transfert modal vers la mobilité douce, alors il se demande si de créer de nouvelles places, par exemple à la gare, ne serait pas un appel d'air dans le sens contraire de ce qui est de la volonté de la politique actuelle du Conseil administratif.

M^{me} Perler répond par la négative, en rappelant encore une fois qu'il s'agit ici d'une période de transition. Elle précise que ces places pourront être utilisées à d'autres fins, dans le futur, telles que des vélo-stations ou des ateliers de vélos.

Un commissaire demande pour quelle raison la police municipale verbalise avec une extrême sévérité en dehors même du but premier qui est de libérer les trottoirs, sachant que le Conseil d'Etat n'a pas validé la verbalisation et que la police cantonale ne verbalise pas.

M^{me} Perler répond que la sévérité est appliquée de la même manière que pour les automobiles.

M. Betty souhaite préciser que la majorité des amendes ont été faites par la Fondation des parkings sur demande du Canton, et non pas par la police municipale.

Un commissaire demande si la Ville a pris contact avec la Fondation des parkings afin de savoir s'il est possible d'exploiter les espaces non exploités comme les parkings souterrains.

M. Betty répond que les démarches ont déjà été faites par le Canton et que ce dernier a travaillé avec la Fondation des parkings pour tous les véhicules. Il ajoute qu'il est maintenant également question d'identifier si des parkings de la gérance municipale peuvent recevoir des véhicules publics. Toutefois, il précise que cela est plus compliqué.

M^{me} Perler indique que, sur la question des parkings de la Gérance immobilière municipale (GIM), il faut interroger M. Gomez, car cela pourrait poser des problèmes de sécurité, c'est-à-dire de rénovation des parkings pour permettre un accès davantage public que privé.

Un commissaire souhaite poser une première question concernant les ratios montrés de 0,11 et de 0,23. Il souhaite ainsi savoir si ces chiffres sont liés exclusivement au territoire de la Ville de Genève ou bien s'il s'agit de données cantonales.

M. Betty répond qu'il s'agit de données cantonales.

Ledit commissaire relève alors que ces données ne sont peut-être pas pertinentes par rapport aux besoins qu'il y a sur un territoire d'hyper-centre avec des activités commerciales et des places de travail. Il note donc que ce ratio est possiblement insuffisant. Il fait ainsi observer que 0,23 à Russin est peut-être un ratio suffisant, mais pas forcément à la place de Cornavin.

M. Betty souhaite donc préciser qu'il s'agit de données cantonales, mais qui s'appliquent sur le périmètre urbain.

Il souhaite savoir si les objectifs de l'étude évoquée plus tôt ont déjà été posés. Il demande si elle vise, par exemple, à identifier ou à inventorier un certain nombre de places qui seraient disponibles.

M. Betty répond que le but de cette étude est d'analyser là où il y a des besoins identifiés. Il rappelle, de plus, que la Ville est dans une phase de transition. Il explique donc que des places supplémentaires peuvent être créées là où il y a un réel besoin de place.

Il demande si la Ville a reçu des demandes.

M. Betty répond qu'il n'y a pas de demande ponctuelle de citoyens. Il précise que depuis le mois de novembre dernier, il y a eu deux demandes de citoyens; l'une au sujet d'un scooter électrique et l'autre sur une demande de place de stationnement pour un scooter à la Tour de Champel. Il déclare finalement que s'il n'y a pas de besoin, alors il n'y aura pas de création de nouvelles places de stationnement.

Un commissaire souhaite questionner le rapport domaine public/domaine privé. Afin d'illustrer son propos, elle évoque le quartier de Sécheron, près de l'Organisation météorologique mondiale (OMM). Elle relève que les places réservées aux scooters ont été libérées et que rien n'a été mis en place pour compenser les parkings des deux-roues. Elle demande alors ce qui peut être fait dans ce genre de configuration. De plus, elle souhaite revenir sur la place de stationnement scooter de ce citoyen de la Tour de Champel. En effet, elle déclare qu'enlever une place de stationnement pour voiture pour créer des places de stationnement pour deux-roues est un problème, car cela oppose les besoins.

M^{me} Perler explique qu'il est de la responsabilité des employeurs de prévoir, dans le périmètre qu'ils occupent, des places pour les deux-roues motorisés et les vélos. Elle estime qu'il ne revient pas toujours à l'espace public de devoir absorber les besoins des uns et des autres. De plus, elle déclare que dans la politique qu'elle entend mener, il s'agit de favoriser le transfert modal, c'est-à-dire le transport public, la marche à pied ainsi que le vélo. Elle explique ainsi que plus la Ville crée des places dédiées aux voitures et aux deux-roues, moins la Ville se donne de chance d'opérer ce transfert modal.

Discussion et vote

Un commissaire propose d'auditionner un représentant de l'Office cantonal des transports (OCT) pour la pétition P-455 à l'occasion de leur venue.

Un commissaire rappelle qu'il y a également une pétition formulée pour le Canton. A cet égard, il évoque à nouveau cette initiative parlementaire à l'Assemblée fédérale. Ainsi, il estime qu'avec deux assemblées législatives, il y a suffisamment de quoi faire autour de cette pétition. Il propose donc une demande de classement.

Un commissaire rappelle que si les pétitionnaires ont aussi adressé cette question au Grand Conseil, alors il ne voit pas l'utilité que cela empiète sur la compétence cantonale.

Le président met au vote cette proposition d'audition.

Par 9 non (1 EàG, 4 S, 3 Ve, 1 LC) contre 6 oui (3 PLR, 1 MCG, 1 LC, 1 UDC), l'audition est refusée.

Séance du 21 mars 2022

Discussion et vote

Un commissaire du Parti libéral-radical propose le renvoi au Conseil administratif, suffisamment d'éléments amenés par M^{me} Perler et M. Meylan allant dans ce sens, ne serait-ce que le souhait de libérer les trottoirs pour les piétons. Si on veut accéder à cela, il est nécessaire qu'il y ait plus de places de parc pour les deux-roues. M^{me} Perler n'est pas insensible à la possibilité de les espacer afin de pouvoir mettre des scooters où cela est possible. D'autant plus que les vélos-cargos nécessitent des espaces plus larges. Il rappelle que le but n'est pas de créer des milliers de places pour les deux-roues, mais de prendre en compte la réalité. Il serait dérangeant et dommage de permettre aux deux-roues de se garer sur le trottoir. Ils ont ici la possibilité de proposer une autre solution en créant de nouvelles places de parc. Il indique qu'il y a un ratio de 0,11 place disponible pour les voitures au niveau du canton, et 0,23 pour les deux-roues motorisés. Il explique que ce ratio n'est pas réellement indicatif, un ratio de 0,23 pouvant être suffisant en campagne, et qu'il faudrait un ratio plus élevé en ville.

Un commissaire du Parti socialiste annonce que son groupe propose un classement de cette pétition. Il rappelle que le stationnement de tout véhicule, motorisé ou non, est une tolérance accordée dans l'espace public, où une privatisation temporaire de l'espace public est autorisée. Les trottoirs sont par définition des espaces réservés aux piétons. Il attire l'attention sur le fait que les autres cantons ne peuvent pas comprendre la situation à Genève, où les trottoirs sont beaucoup plus encombrés que dans des villes plus rurales. A cause d'une problématique genevoise, il y a un risque de se retrouver avec des deux-roues motorisés sur le trottoir, car la loi permettrait cette tolérance au niveau fédéral. Il lui semble donc nécessaire de demander le classement de cette pétition, contrevenant à ce concept de base qui est que le trottoir appartient aux piétons. Il propose donc de laisser le processus fédéral se faire, mais en tant que représentant de la Ville de Genève, il refuse de soutenir un retour des deux-roues motorisés sur les trottoirs. Il rappelle que la loi sur la mobilité cohérente et équilibrée est très claire à ce sujet.

Une commissaire du parti Le Centre remarque qu'en réalité il y a un grand manque de places de parc, ce qui est un problème. Le Centre soutient une transition vers la mobilité douce, mais rappelle que certaines personnes ont des contraintes les obligeant à se déplacer en véhicule motorisé. Le Centre soutient le renvoi au Conseil administratif.

Une commissaire des Vert-e-s annonce que son groupe soutient le classement de cette pétition, qui est plutôt de la compétence du Canton et de la Confédération que de la Ville. Les Vert-e-s souhaitent conserver la qualité de l'espace public, qui est tout d'abord pour les piétons. Quand la Ville prévoit un réaménagement des trottoirs, ce n'est pas pour permettre aux automobilistes de s'y parquer. Ils sont cependant d'accord d'envisager des développements de stationnement à certains endroits précis, où il y a de grandes affluences des deux-roues.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre indique que son groupe soutient le renvoi au Conseil administratif et rejoint les arguments du parti Le Centre et du Parti libéral-radical.

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois rappelle que les propriétaires de deux-roues motorisés paient les impôts. Il se demande si la largeur des trottoirs répond à un besoin réel des piétons, ou si cela a pour simple but de freiner l'utilisation de véhicules. Il dénonce l'excès de zèle contre les deux-roues motorisés.

Un commissaire du Parti libéral-radical relève que Genève est un canton particulièrement concerné par cette problématique. Il comprend le souhait de ne pas avoir plus de véhicules, mais la réalité est que Genève accueille de plus en plus d'habitants. Il trouve les arguments des opposants à cette pétition figés. Il les rejoint cependant dans leur volonté que les trottoirs restent dédiés aux piétons. Il remarque ensuite que certains bouts de bitume sont inutilisés alors qu'il serait possible d'y planter un arbre et d'y construire quelques places de parc. Il ajoute que l'obligation des automobilistes de tourner pour trouver une place crée aussi de la pollution.

Une commissaire d'Ensemble à gauche énonce le titre de la pétition, et indique qu'en tant que piétonne parfois accompagnée de personnes en déambulateur, fauteuil roulant ou poussette, elle trouve dangereux et impossible de déambuler entre les véhicules parqués sur les trottoirs. Elle trouve normal d'amender les véhicules mal garés.

Un commissaire du Parti socialiste n'a pas de remarque concernant le titre, cependant, quand il regarde les invites, il est demandé de ne pas verbaliser tant qu'il n'est pas possible de garantir un nombre suffisant de places de parc disponibles. Il relève que la pétition remet en question sans cesse et oppose les différents moyens de transport plutôt qu'essayer de trouver un compromis. Il partage le désagrément que représentent les épaves de vélos, cependant on ne peut pas le comparer à celui que représentent les deux-roues motorisés.

Une commissaire des Vert-e-s rappelle que M^{me} Barbey-Chappuis a mis en place des actions pour débarrasser les épaves, mais que celles-ci prennent du temps étant mises en place quartier par quartier. Elle ajoute que la Ville fait avec

ses ressources, et qu'il n'est pas pertinent de mettre en place une nouvelle mesure avant que la dernière ne soit finie.

Par 8 non (1 EàG, 4 S, 3 Ve) contre 6 oui (2 LC, 2 PLR, 1 UDC, 1 MCG) et 1 abstention (PLR), le renvoi de la pétition au Conseil administratif est refusé.

Un commissaire du Parti libéral-radical annonce un rapport de minorité.

Annexe: pétition P-455

P-455

Collectif d'habitants de la ville et du canton de Genève.

Service du Conseil Municipal
44 Rue de la Coulouvrenière
1204 Genève

Genève, le 02 novembre 2021

Pétition à l'attention du Grand Conseil du canton de Genève et du Conseil Municipal de la ville de Genève

Nous, soussigné-es, demandons aux autorités compétentes de la Ville de Genève et du Canton de Genève de reconsidérer urgemment la décision arbitraire d'amender les deux roues motorisées qui a pris effet le 1^{er} novembre 2021.

En effet, le département des infrastructures (DI) lançait, le 10 juin dernier, la première phase d'une campagne de sensibilisation au sujet du stationnement illicite des motos et scooters. Nous apprenions via la presse locale ainsi que le communiqué du département que ce dernier avait l'intention d'amender les utilisateurs stationnés sur les trottoirs, estimant que suffisamment de places ont été créées ces dernières années.

Les statistiques cantonales nous informent qu'au 31 décembre 2019 plus de 57'000 véhicules deux-roues motorisés sont enregistrés sur le canton de Genève. Le constat du département des infrastructures estimant que suffisamment de places ont été créées ces dernières années nous semble exagéré. Au regard du nombre d'usagers et de constats qui peuvent être faits à toute heure de la journée dans des zones à forte densité notamment dans les centres urbains ou autour des gares, nous considérons que le nombre de places de stationnement deux-roues motorisés est insuffisant.

Nous comprenons et soutenons la volonté du canton de souhaiter cesser le stationnement sur les trottoirs. Cependant, en l'absence de places de stationnement en nombre suffisant, l'Etat ne peut pas justifier des amendes d'un montant de 120 CHF. Une telle mesure serait injuste et disproportionnée aux regards des utilisateurs d'autres types de moyens de transport et en opposition avec la loi sur une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) votée par une large majorité du peuple genevois en 2016.

Dès lors, les signataires de cette pétition demandent à la ville de Genève ainsi qu'aux autorités cantonales de continuer la deuxième phase mise en place par le département des infrastructures à savoir :

- Diffusion d'un tout-ménage d'information et de sensibilisation
- Campagne de sensibilisation sur le terrain avec la pose de "cravates" sur les deux-roues motorisés mal stationnés dans un certain nombre de secteurs du canton
- Campagne d'affichage, principalement en Ville de Genève
- Campagne de sensibilisation sur les réseaux sociaux

Personne de contact :
Maxime Provini, Rue de Carouge 59, 1205 Genève
maxime.provini@cm.ville-ge.ch

En outre, nous invitons l'Etat à :

- Ne pas verbaliser dès le mois de novembre les véhicules deux-roues motorisés qui seraient mal stationnés tant que ce dernier ne peut pas garantir un nombre suffisant de places disponibles, en particulier dans les zones urbaines ainsi qu'aux alentours des gares CFF et Léman Express.
- Faire une évaluation sérieuse du manque de places en comptabilisant les véhicules mal stationnés.
- Effectuer une analyse précise des places pouvant encore être créées sur la ville de Genève et les centres urbains du canton.
- Fournir des statistiques sur le nombre de « cravates » distribuées durant la période comprise entre le mois de juin et novembre 2021.

Collectif d'habitants de la ville et du canton de Genève.

Maxime Provini

Lorin Voutat

Ruben Israel

Yvan Rego

Guillaume Winterstein

Annexes : Lien vers la pétition électronique : <https://chnq.it/fvZYjMfk>

Liste des signataires

Personne de contact :
Maxime Provini, Rue de Carouge 59, 1205 Genève
maxime.provini@cm.ville-ge.ch

17 juin 2022

B. Rapport de minorité de M. Maxime Provini.

Pour le Parti libéral-radical, cette pétition mérite d'être renvoyée au Conseil administratif.

En effet, lors de son étude, suffisamment d'éléments amenés par M^mc Perler et M. Meylan permettent de juger qu'un renvoi au Conseil administratif est opportun, et ce, pour un certain nombre de raisons que je vais avoir le plaisir de vous détailler ci-dessous.

Tout d'abord, si on veut aujourd'hui libérer les trottoirs pour les piétons, il faut créer plus de places de stationnement. M^mc Perler et ses services sont par ailleurs très sensibles à cet argument.

Ensuite, M^mc Perler prévoit d'installer 500 arceaux supplémentaires pour les vélos, il serait parfaitement possible de rajouter 50 cm entre chaque arceau et on pourrait ainsi combiner les scooters et vélos aux mêmes endroits. Cela permettrait aussi au vélo-cargo de stationner. Il faut cesser d'opposer les modes de transport dans notre ville, mais de les rendre complémentaires.

Ainsi, ces éléments permettent déjà à une minorité de la commission de penser qu'il est opportun de ne pas classer cette pétition.

Les trottoirs appartiennent au piéton, ils ne sont ni aux deux-roues motorisés, ni au vélo-cargo, les trottoirs sont pour les piétons. La création de place supplémentaire garantit ce principe. Je vous rappelle que notre ville s'agrandit, que notre ville a de plus en plus d'étudiants et qu'avec la fin du Covid, beaucoup d'étudiant Erasmus sont de retour dans notre cité et ces derniers sont friands de vélos et n'hésiteront pas à les garer n'importe où si aucun aménagement n'est fait.

Je vous rappelle également que le but de cette pétition n'est pas de créer des milliers de places pour les deux-roues, mais de prendre en compte la réalité. La réalité, c'est quoi?

Ce sont des milliers de scooters et de vélos chaque jour dans nos rues. Et que faisons-nous? Fermons-nous les yeux?

Si le souhait de la majorité de gauche de cet hémicycle est de libérer les trottoirs pour les piétons, il est nécessaire qu'il y ait plus de places de stationnement pour les deux-roues.

Pour ce qui est des ratios, il y a un ratio de 0,11 place disponible pour les voitures au niveau du canton, et 0,23 pour les deux-roues motorisés. On pourrait se

dire que c'est suffisant. Alors oui, c'est peut-être suffisant à Jussy ou à Dardagny. Mais en ville de Genève, ce ratio n'est pas pertinent et il est même insuffisant.

La minorité de la commission comprend le souhait de ne pas souhaiter plus de véhicules, mais la réalité est que Genève accueille de plus en plus d'habitants. Les arguments des opposants à cette pétition sont figés. La minorité est en revanche d'accord sur la volonté de la majorité que les trottoirs restent dédiés aux piétons.

Un autre argument pour la minorité, c'est le fait que certains bouts de bitume sont inutilisés alors qu'il serait possible d'y planter un arbre et d'y ajouter quelques places de stationnement supplémentaires.

Il faut aussi se rendre compte que des deux-roues qui tournent dix minutes pour trouver une place de stationnement génèrent du bruit et de la pollution, deux mesures majeures qui représentent un des combats principaux de notre administration et que nous partageons.

Donc si on résume, le manque de stationnement pour les deux-roues motorisés crée des nuisances sonores, de la pollution, des problèmes de sécurité pour les utilisateurs qui décident de stationner dans des zones non prévues à cet effet.

Alors pourquoi classer cette pétition au lieu de lui donner l'impulsion qu'elle mérite? Quel respect pour les milliers de personnes qui ont signé cette pétition? Quel respect pour les milliers d'habitants qui souffrent des nuisances sonores et de la pollution en ville?

Pour toutes ces raisons, nous vous invitons à refuser le classement de cette pétition et à accepter son renvoi au Conseil administratif afin qu'il puisse en tenir compte dans sa politique de mobilité.