

Motion du 23 mai 2022 de MM. Alain Miserez, Maxime Provini, Kevin Schmid, John Rossi, Daniel Sormanni, Vincent Schaller et Luc Barthassat: «Des places de livraison modulables pour le désengorgement de nos routes».

(amendée par la commission de l'aménagement et de l'environnement et acceptée par le Conseil municipal lors de la séance du 29 octobre 2024)

MOTION

Exposé des motifs

S'inspirant de solutions déjà utilisées dans des villes comme Zurich, des places de livraison modulables pourraient révolutionner les livraisons dans l'hyper-centre. Les déchargements et chargements de marchandises engorgent énormément nos axes routiers, et ce principalement de 7h à 11h30 au centre-ville.

Dès lors, une solution consisterait à utiliser les zones bleues existantes pour les mettre à contribution des commerçants de manière flexible. En effet, on pourrait imaginer 1 à 3 places modulables par zone bleue en ville de Genève, ce qui permettrait ainsi de donner la priorité aux livraisons et aux commerçants pendant les heures principales de livraisons, soit entre 7h et 11h30.

D'un point de vue légal, les articles 21 ss OCR et 37 ss LCR imposent des obligations claires aux livreurs lorsque des places de livraison ne sont pas disponibles.

En outre, l'article 79a al. 1 OSR prévoit que «les cases interdites au parage (jaunes avec deux diagonales qui se croisent) interdisent de parquer à l'endroit marqué». Si la case interdite au parage porte une inscription (par exemple «taxi» ou le numéro d'une plaque de contrôle), «l'arrêt servant à laisser monter ou descendre des passagers et à charger ou décharger des marchandises n'est autorisé que si les véhicules en droit de stationnement n'en sont pas gênés».

Et l'art. 30 al. 1 OSR de préciser: «Par parage d'un véhicule on entend un stationnement qui ne sert pas uniquement à laisser monter ou descendre des passagers ou encore à charger ou décharger des marchandises».

Des avocats spécialisés en matière de circulation routière précisent encore que les cases interdites au parage, interdisent le parage à l'endroit marqué, de façon contraignante, même en l'absence d'un signal d'interdiction de parquer en apportant toutefois une précision importante, à savoir que ce type d'emplacements peut être autorisé au stationnement pendant la nuit et le week-end et comporte dans ce cas une signalisation idoine¹.

En d'autres termes, l'autorisation est uniquement accordée lorsqu'un panneau correspondant atteste de ladite signalisation².

Ce qui précède est confirmé par l'article 65 al. 2 OSR:

¹ André Bussy, Baptiste Rusconi *et al.*, Code suisse de la circulation routière commenté en lien avec l'ATF 108 IV 51.

² Cf. par exemple le flyer "*Gestion des zones de stationnement*" du canton de Bâle-Ville.

«Des dérogations temporaires à l'interdiction de s'arrêter ou de parquer (2.49; 2.50) seront annoncées par la plaque complémentaire "Dérogation à l'interdiction de s'arrêter" (5.10) et "Dérogation à l'interdiction de parquer" (5.11).»

Il est donc tout à fait imaginable de moduler des places de livraison afin de permettre le stationnement en dehors des heures de livraison.

Cette nécessité claire pour les livreurs ne disposant pas des places nécessaires pour leurs livraisons et qui doivent de facto bloquer la chaussée, les voies prioritaires ou les trottoirs, engorgent très vite nos routes aux heures de pointe.

Considérant:

- que l'engorgement des voies de circulation est dû en partie aux livraisons de biens de consommation sur le dernier kilomètre;
- que des places de stationnement dédiées aux livraisons mais également au stationnement privé en dehors des heures de livraisons constitueraient une solution efficace à ce problème d'engorgement;
- que les besoins évolutifs de la logistique urbaine doivent disposer d'une solution modulable;
- que malgré les exemples d'autres villes en Suisse, Genève ne s'est toujours pas dotée d'une solution adaptée;
- que l'engorgement des voies prioritaires n'est plus acceptable;
- qu'un plan d'action marchandises et logistique urbaine existe au niveau cantonal,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

- à déterminer des zones de livraison prioritaires;
- à créer 1 à 3 places de livraison modulables au sein de toutes les zones de livraison prioritaires;
- à étudier l'introduction d'un macaron livreur qui permettrait aux véhicules de livraison de se parquer sur toutes les places disponibles (blanches, bleues, jaunes) à certaines conditions.