

Faut-il introduire le stationnement payant des deux-roues?

Autor(en): **N.V. / Vara, Céline / Niquille, Bernard**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Généralions**

Band (Jahr): - **(2018)**

Heft 102

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-830858>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Faut-il introduire le stationnement payant des deux-roues ?

En France, c'est désormais une réalité. En Suisse, le débat s'annonce chaud. Jusqu'ici, plusieurs projets ont avorté.

« La seule motorisation de ce genre de véhicule ne justifie pas, en soi, une tarification »

BERNARD NIOUILLE, PRÉSIDENT DE LA COMMUNAUTÉ D'INTÉRÊTS CI-MOTARDS.CH



« Il s'agit d'appliquer le principe du pollueur-payeur »

CÉLINE VARA, VICE-PRÉSIDENT DES VERTS SUISSES



Pourquoi les deux-roues motorisés ne devraient-ils pas, eux aussi, payer le stationnement ?

Les pouvoirs publics en zone urbaine ont de plus en plus tendance à considérer les deux-roues motorisés comme un problème. Or, leur essor est une tendance positive, sachant qu'une moto ou un scooter, c'est une voiture en moins. Leur usage devrait ne pas être entravé inutilement. La gratuité du stationnement constitue un des avantages principaux de ce genre de transport. Le stationnement payant créerait une obligation de déplacement pas forcément souhaitable pour des questions de sécurité, en cas d'intempéries ou de neige. Sur un plan écologique, l'effet est négatif. Aujourd'hui, un motard peut n'utiliser sa moto que le week-end et durant ses loisirs et prendre les transports publics, la semaine.

Faites-vous une différence entre les deux-roues et les voitures en termes d'environnement ?

Une moto et un scooter occupent moins de place qu'une voiture, s'insèrent mieux dans la circulation et sont mieux adaptés à un environnement urbain. La seule motorisation de ce véhicule ne justifie pas une tarification. Un deux-roues émet moins de polluants que tous les autres modes de transport motorisés et il utilise moins son moteur en ville, car il n'est pas englué dans les bouchons. Les fameux « 2-temps » ne sont plus fabriqués depuis longtemps et il n'y en a, pour ainsi dire, plus en circulation. A noter que le stationnement payant cible, entre autres, le trafic pendulaire. Or, il convient justement de favoriser le report modal des voitures aux deux-roues motorisés pour éviter une congestion du trafic.

Jusqu'où êtes-vous prêts à vous battre pour faire barrage au stationnement payant des deux-roues motorisés ?

Nous sommes prêts à manifester, voire à lancer, le cas échéant, un référendum.

Estimez-vous nécessaire le stationnement payant des deux-roues motorisés ?

Chaque moyen de transport doit être traité sur un pied d'égalité, tout en tenant compte de ses particularités. A l'instar des voitures, les deux-roues bénéficient d'espaces de stationnement. Il est tout à fait justifié d'envisager une taxe de stationnement. Il s'agit d'appliquer le principe du « pollueur-payeur », principe auquel Les Verts sont très attachés.

Les deux-roues motorisés peuvent-ils être vraiment assimilés aux voitures en termes d'impact écologique ?

Sans doute. Toutefois, l'utilisation d'un scooter ou d'une moto n'est pas anodine en matière de pollution de l'air et sonore. Certaines catégories de deux-roues contribuent largement aux émissions d'hydrocarbures, notamment parce que les prescriptions sur les gaz d'échappement, pour ces catégories, sont nettement moins sévères que pour les voitures. Un motocycle à « 2-temps » émet 10 fois plus d'hydrocarbures par kilomètre qu'une automobile. La part des motocycles aux émissions totales d'hydrocarbures devrait donc s'élever à 20% en 2035, alors que ces véhicules participent, de manière minoritaire, au trafic routier.

A Bâle et à Genève, deux fronts ont fait barrage contre le stationnement payant.

Il faut rester pragmatique. Imposer un stationnement payant pour les deux-roues peut se justifier dans les grandes villes, moins dans les petites agglomérations. Toutefois, il est nécessaire de s'interroger sur la faisabilité d'un tel projet. Doit-on faire payer le même tarif pour le stationnement d'un deux-roues motorisé que celui d'une voiture, alors qu'il prend bien moins de place qu'une automobile? Sinon, cela impliquerait de changer les horodateurs en place, ce qui aurait pour conséquence des coûts importants. N.V.