

**Rapport de la commission des finances chargée d'examiner la motion du 23 mai 2022 de MM. Maxime Provini, Omar Azzabi, Alain Miserez, Théo Keel, Kevin Schmid, Vincent Schaller, Daniel Sormanni, Yves Herren, Luc Barthassat et M<sup>me</sup> Brigitte Studer: «Commerce de proximité et environnement: des livraisons innovantes en ville de Genève pour nos commerçant-e-s».**

21 juin 2024

**Rapport de M. Jean-Luc von Arx.**

Ce projet de motion a été renvoyé à la commission des finances lors de la séance plénière du Conseil municipal du 17 mai 2023. La commission s'est réunie, sous la présidence de M. Ahmed Jama, le 9 janvier et le 20 mars 2024. Les notes de séances ont été prises par M<sup>mes</sup> Jade Pérez et Maeva König. Le rapporteur les remercie pour la qualité de leur travail.

*PROJET DE MOTION*

*Exposé des motifs*

La Ville de Genève pourrait faire figure de pionnière en mettant en place un système de livraison innovant par vélo-cargo via des points relais qui se situeraient dans des lieux stratégiques, aménagés pour la dépose et la réception de marchandises.

Ces lieux spécifiques, sous la forme par exemple de points relais, peuvent être installés sur des places de stationnement et en dehors de places de stationnement, comme des angles morts de parkings extérieurs. Cette manière de faire permettrait de faciliter la livraison des biens de consommation sur le dernier kilomètre par vélo-cargo.

Par ailleurs, il existe à Genève des sociétés de logistique urbaine spécialisées dans la livraison par vélo-cargo. D'autres collectivités publiques genevoises ont déjà lancé des partenariats allant dans ce sens. Les principaux objectifs de cette mesure consistent à désengorger le trafic dans l'hypercentre, en particulier des camions de livraison peu adaptés, et à permettre de décarboner les transports en favorisant l'utilisation de vélos-cargos.

La création de points relais pourrait révolutionner les livraisons dans notre cité et la Ville de Genève pourrait agir comme pionnière et inspirer d'autres villes à suivre son exemple si l'expérience devait se montrer concluante.

Considérant:

- que l’engorgement des voies de circulation est dû en partie aux livraisons de biens de consommation, dont celles effectuées par des camions ou camionnettes sur le dernier kilomètre;
- qu’un espace public dédié aux livraisons à vélo-cargo permettrait de trouver une solution viable à la livraison de biens de consommation sur le dernier kilomètre;
- que les besoins évolutifs de la logistique urbaine doivent dicter la nécessité d’une solution modulable;
- le Plan climat cantonal 2030 («Ensemble vers la transition écologique») et son axe 2 à propos de la mobilité qui vise une réduction de «40% de km individuels motorisés en 2030, au profit des modes actifs et des transports publics»<sup>1</sup> ainsi que la Stratégie climat de la Ville de Genève<sup>2</sup> et son axe n°3 à propos de la mobilité: «se réapproprier l’espace urbain grâce à la mobilité active et partagée» pour réduire le trafic et limiter ses impacts négatifs;
- la dernière invite de la motion M-1640<sup>3</sup>: «à s’entretenir avec le Conseil d’Etat afin de mener des études pour créer, sur le territoire municipal, des hubs de livraison urbains facilitant la logistique du dernier kilomètre»;
- le projet pilote «Nano-hubs»<sup>4</sup> de livraison sous forme de containers et de micro-dépôts tampons mis en place par les communes de Carouge, Grand-Saconnex et Meyrin, son potentiel de développement en lien avec la Ville de Genève et son caractère particulièrement adapté à cette dernière;
- le projet «Micro Hub Riviera» de l’association Amelive à Vevey qui met en relation des entreprises de transport de marchandises avec des coursiers à vélo pour les livraisons sur le dernier kilomètre<sup>5,6</sup>;
- que le développement de la livraison par vélo-cargo dans trois communes genevoises doit montrer la voie à la Ville de Genève;
- que de nombreuses personnes et entreprises n’ont pas encore adopté le réflexe du vélo-cargo et qu’une politique incitative a toujours permis d’aboutir à d’excellents résultats,

---

<sup>1</sup> <https://www.ge.ch/document/24973/telecharger>

<sup>2</sup> <https://www.geneve.ch/sites/default/files/2022-02/strategie-climat-brochure-ville-geneve.pdf>

<sup>3</sup> Motion M-1640 «Promouvoir et faciliter la mobilité douce pour le monde professionnel: un gain pour toutes et tous», <https://conseil-municipal.geneve.ch/conseil-municipal/objets-interventions/detail-objet/objet-cm/1640-179e/>

<sup>4</sup> «Containers d’acier de 1,50 m de haut, 2,50 m de large et 2 m de profondeur. Installés sur une demi-place de parking aux abords des villes, ils serviront de points relais pour la livraison de marchandises avec un but précis: limiter la circulation de camions de livraison dans les hypercentres», <https://www.tdg.ch/des-nano-hubs-pourraient-revolutionner-les-livraisons-202689891343>

<sup>5</sup> <https://microhub.ch/>

<sup>6</sup> <https://www.rts.ch/info/regions/vaud/12889167-a-vevey-la-livraison-sur-le-dernier-kilometre-peut-se-faire-en-velo-cargo.html>

le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- l'établissement d'une étude de faisabilité et la mise en place d'un projet pilote de «hubs de livraison de marchandises» en Ville de Genève soit par le biais d'une extension du projet de «nano-hubs» des communes de Carouge, Grand-Saconnex et Meyrin, soit par le biais d'une livraison par mode de transport durable sur le dernier kilomètre à l'image du projet «Micro Hub Riviera»;
- d'évaluer l'implication dans ce projet pilote de livraison de marchandises d'un partenariat avec des sociétés et associations actives dans ce domaine;
- de doter ce projet pilote d'au moins 6 lieux stratégiques pour la dépose et la réception de marchandises et d'évaluer l'utilité de ce projet après une période test de 24 mois;
- de compenser les places de stationnement selon la loi, et notamment en parkings souterrains, si ces dernières sont mises à disposition comme lieux stratégiques pour la dépose et la réception de marchandises;
- l'élaboration d'une collaboration avec l'Office cantonal des transports de l'Etat de Genève, le programme ECO21 des Services industriels de Genève (SIG), les Chemins de fer fédéraux suisses (CFF), la Poste et toute entreprise ou association active dans le transport durable de marchandises;
- la recherche d'un cofinancement de ce projet pilote par le biais de soutiens à l'échelle de la Confédération, de l'Etat de Genève et de l'Association des communes genevoises (ACG) ainsi que toute entreprise, association faîtière et autres groupements liés à l'économie durable et solidaire.

## **Séance du 9 janvier 2024**

*Audition de M. Maxime Provini, motionnaire*

M. Provini prend la parole et fait remarquer que cette motion a été signée par tous les partis politiques. L'idée de ce texte est de faciliter les livraisons en Ville de Genève par vélo-cargo.

Il mentionne la société de logistique urbaine OVO qui a déjà mis en place ce système dans les communes de Lancy, de Carouge et d'Onex (voir «nano-hubs» sur le site internet de la société). Il s'agit de containers aménagés dans lesquels les entreprises déposent leurs marchandises à livrer en Ville de Genève, grâce à un code, et quelques heures plus tard les employés de cette société ramassent les colis et les livrent. Ce système évite aux entreprises de se déplacer en camionnette dans l'hypercentre. Il ajoute que l'utilisation de ces vélos-cargos et de ces points relais pour les livraisons fonctionne très bien à Carouge. Il propose d'installer un point relais vers le quartier de Montbrillant, du Bout-du Monde ou vers P+R Etoile.

Ces containers n'occupent pas beaucoup de place et en déléguant la livraison à cette société de vélos-cargos, on agit pour régulariser le trafic au centre-ville. Cette motion permettra d'aller de l'avant, d'autant plus que la société est prête à déployer son système dans d'autres communes. Le fonctionnement a déjà été démontré depuis plus de deux ans.

### *Questions des commissaires*

Un commissaire évoque les livraisons en drones, qui se font notamment pour les établissements médicaux. Il demande si la motion pourrait inclure les livraisons par des drones, ou si c'est encore trop tôt.

M. Provini répond que les livraisons en drones seront de plus en plus utilisées à terme, notamment pour des médicaments. Il ajoute néanmoins que la motion est centrée sur les livraisons par vélo-cargo pour faciliter les livraisons au centre-ville.

Une commissaire comprend que ce système est déjà mis en place dans d'autres communes et il fonctionne bien. Elle demande alors pour quelles raisons la motion demande d'établir une étude de faisabilité.

M. Provini répond que lorsque la motion a été lancée, ce système n'avait été déployé dans les autres communes que depuis quelques mois, il a donc préféré inclure cette invite en cas de besoin. Il ajoute que les motions sont des déclarations d'intention destinées au Conseil administratif qui pourra l'interpréter avec la souplesse dont il a la compétence.

La commissaire mentionne les invites qui évoquent une collaboration avec le Canton de Genève, et la recherche d'un cofinancement. Elle demande si des subventions existent déjà au niveau du Canton pour soutenir ce système de livraison.

M. Provini répond qu'il faut poser cette question au département. Il y a certainement des fonds qui peuvent être débloqués, notamment par Agenda 21, et éventuellement au niveau du Canton et de la Confédération afin que la Ville touche une subvention pour avoir mis en place des modes de livraison innovants et de mobilité douce.

Un commissaire, motionnaire, informe que les trois communes ont élaboré ce projet en collaboration avec le Canton.

Une commissaire trouve cette motion excellente. Ce texte permet de favoriser le développement durable, en réduisant les voitures et en régulant la circulation routière, sans imposer des interdictions. La proposition permet également de développer l'économie. Elle remarque que la motion date de deux ans, certaines invites sont donc dépassées, comme c'est le cas de l'étude de faisabilité. Elle demande s'il est possible de voter la motion ce soir sans organiser des auditions.

M. Provini partage les propos de la commissaire, à savoir qu'il faut aller de l'avant avec cette motion, mais il estime important que la commission auditionne M<sup>me</sup> Frédérique Perler pour connaître son avis et s'assurer qu'elle place cette motion dans ses priorités.

Un commissaire demande s'il faut être membre du réseau vélo-cargo pour pouvoir en bénéficier. Il s'interroge sur ce système de livraisons. Il demande si le client devra payer en plus de la marchandise la livraison par ces vélos-cargos.

M. Provini informe que cette société fournit les mêmes prestations que la Poste, et que toutes entreprises logistiques de livraison. Le client passe commande auprès d'une société, qui prend note de cette commande et qui paiera les livraisons faites par la société OVO, comme elle le ferait avec la Poste. Il ajoute que passé un certain montant, les frais de livraison sont offerts. Il s'agit de déléguer la livraison à une société externe, ou une partie du trajet de livraison. Cette société ramasse les colis entreposés dans les points relais et les livre aux clients, et parfois les personnes à vélo-cargo se rendent directement dans les magasins pour prendre les commandes et ensuite les livrer. Ce système permet aux entreprises de perdre moins de temps dans la circulation, qui économisent aussi de l'essence. Le client ne reçoit pas deux factures différentes pour la marchandise et la livraison, et il ne paie pas plus cher pour la livraison par vélo-cargo.

Un commissaire donne l'exemple d'un magasin de fleurs qui livre des bouquets tous les jours. Il doute que ce système puisse s'appliquer à des petites livraisons ou pour de la marchandise précieuse et périssable, comme c'est le cas des fleurs, qui ne peuvent pas être déposées dans des containers.

M. Provini comprend que dans certains cas ce système n'est pas avantageux. Il informe néanmoins que la société de livraison vélo-cargo en question s'est bien développée. Il ajoute que la société utilise des vélos-cargos qui ont un potentiel de stock important. Il donne l'exemple d'une boucherie qui a souhaité utiliser ce système, et pour ce faire la société a développé un vélo-cargo réfrigéré.

Une commissaire demande si ces containers pourraient se situer aux alentours de la Poste, ou dans des endroits précis en Ville de Genève.

M. Provini répond que ces points de relais sont complémentaires aux services de la Poste. Il a mentionné une entreprise précédemment, mais ce n'est pas la seule qui fait des livraisons par vélo-cargo. La Ville fera sans doute un appel d'offres et évaluera quelle entreprise est la plus compétente pour mener ce type de projets. Actuellement, la Poste ne propose pas ce type de services. L'idée est d'améliorer les livraisons sur le territoire de la Ville. Il rappelle qu'il s'agit de lieux de relais, et pas de retraits, le livreur vient chercher les marchandises et termine la livraison.

La commissaire demande quels sont les retours des autres communes qui ont mis en place ce système.

M. Provini répond qu'à Carouge le point relais est installé depuis 2022 et n'a pas bougé. Des employés de l'entreprise viennent régulièrement chercher de la marchandise pour la livrer.

Une commissaire remarque que la motion demande de doter ce projet d'au moins 6 lieux stratégiques, afin que les livreurs à vélo-cargo puissent couvrir le dernier kilomètre. Le but n'est pas que ces livreurs fassent la tournée des livraisons des entreprises.

M. Provini confirme que l'idée n'est pas que les livreurs à vélo-cargo fassent le tour du canton, mais plutôt qu'ils effectuent les livraisons sur le territoire Ville de Genève.

Une commissaire demande dans quelle mesure ce projet ne porte pas préjudice aux autres entreprises de vélos-cargos qui effectuent déjà des livraisons.

M. Provini répond que ces sociétés sont concurrentes. La société en question propose plusieurs services, notamment la collecte, mais ils peuvent également parfois venir directement dans le magasin et récupérer la marchandise pour la livrer comme le ferait n'importe quelle entreprise de livraison.

La commissaire demande quelle est la plus-value de ce système.

M. Provini donne l'exemple d'une entreprise dont le stock se situerait à Thônex et qui doit livrer des colis à Plan-les-Ouates. L'idée est que l'entreprise puisse, lorsqu'elle passe à proximité de la Ville de Genève, déposer certains de ses colis dans ces points relais, et continuer ses livraisons ailleurs sur le canton. Ainsi les livreurs à vélo-cargo ramassent la marchandise et la livrent en Ville de Genève. La société a fait un gain de temps et d'essence.

Un commissaire motionnaire donne l'exemple d'un gros camion qui viendrait de Suisse allemande pour livrer des colis en Ville de Genève. Ce système leur permettrait d'éviter des bouchons en déposant leurs colis à l'entrée de la ville de Genève.

Une commissaire comprend que ces endroits de stockage sont utilisés par différentes entreprises, qui déposent leurs marchandises, mais uniquement une seule entreprise transporte les marchandises à vélo-cargo.

M. Provini répond que la Ville de Genève prendra cette décision. Il ajoute néanmoins que cela demanderait trop de ressources à la Ville de mettre en place un espace de dépôt pour toutes les entreprises. Il convient plutôt de s'adresser à un seul prestataire de livraison qui a développé ce système de points relais. Le but est que chaque entreprise puisse déposer les commandes à livrer au même

endroit. Il ajoute que ce système est bien organisé, il n’y a pas de risque de vols, car il fonctionne à l’aide de code unique. Chaque entreprise notifie l’entreprise une fois qu’un colis a été déposé dans le point relais.

La commissaire demande pour quelles raisons la Ville paierait des dépôts pour que seulement une seule entreprise puisse les utiliser.

M. Provini répond que la Ville ne paie rien, elle met à disposition des espaces pour que toutes les entreprises puissent les utiliser, en requérant les services de la société de livraison par vélo-cargo.

La commissaire comprend que la Ville mettrait à disposition son espace public, afin qu’une seule entreprise fasse la livraison.

Un commissaire motionnaire informe que l’idée est que la Ville mette à disposition son espace public pour aménager ces points relais. Pour l’instant, la seule entreprise qui propose ces livraisons est OVO, mais si d’autres entreprises développent ce type de système, la Ville pourra alors mener un appel d’offres, pour trouver une entreprise capable de gérer ces six lieux, ou les répartir à plusieurs entreprises, ce qui semble difficile. Il ajoute que ces lieux ne doivent pas forcément se situer sur une place de parking, ils doivent être près d’un trottoir pour faciliter les entreprises et les dépôts de marchandises.

Une commissaire s’interroge sur la distance de 1 kilomètre. Les livraisons en Ville de Genève sont étendues sur plus d’un kilomètre.

M. Provini indique que les livraisons à vélo-cargo se font dans toute la Ville de Genève. L’expression d’un kilomètre signifiait que cette société prend en charge le dernier bout de la livraison, en Ville de Genève. L’idée est que les sociétés déposent leurs marchandises dans le container le plus proche des points de livraison.

La commissaire demande si l’entreprise de vélos-cargos a des tarifs plus élevés si la distance est plus grande.

M. Provini répond que la société livre sur tout le territoire de la Ville de Genève. Les hausses de prix ont plus à voir avec le poids du colis, plutôt que la distance.

### **Séance du 20 mars 2024**

*Audition de M<sup>me</sup> Frédérique Perler, conseillère administrative en charge du département de l’aménagement, des constructions et de la mobilité, accompagnée par M. Nicolas Betty, chef du Service de l’aménagement, du génie civil et de la mobilité*

M<sup>me</sup> Perler indique être favorable à cette motion M-1688. Concernant les objectifs fixés par le Conseil administratif dans le plan directeur communal

révisé, il s'agit de diminuer les impacts négatifs du transport de marchandises, de fluidifier les conditions de trafic pour le trafic professionnel, d'organiser la distribution sur le dernier kilomètre en veillant à ne pas encombrer le domaine public, ainsi que d'améliorer le système des horaires des casiers de livraison en fonction des besoins et quartiers. M<sup>me</sup> Perler propose donc de développer les espaces de logistique urbaine existants, de minimiser les semi-remorques qui arrivent dans la ville et de trouver des lieux/platformes logistiques au centre-ville comme la poste de Montbrillant et/ou à François-Dussaud. Elle évoque aussi la volonté de créer des espaces de logistique urbaine intermédiaires, tels que les «nano-hubs», et de maintenir ou créer des places de livraison avec une gestion plus rigoureuse de leur usage. Pour ce qui est des actions en cours de test, il y a les «nano-hubs» sur Carouge et Meyrin, qui sont suivis de près par la Ville, dans l'attente du bilan des communes concernées.

Cependant, M<sup>me</sup> Perler et les services du département s'interrogent sur les limites du système, à savoir comment susciter ce type de fonctionnement sans privilégier un prestataire en particulier, sans encombrer l'espace public et sans concentrer les contraintes et les nuisances. La Ville est disposée à faire un test de ces dispositifs, notamment à la faveur des travaux de la rue de Carouge, en offrant la prestation des «nano-hubs» ou vélos-cargos aux commerçants intéressés. De plus, elle évoque des casiers en test à l'écoquartier de la Jonction, qui selon elle est une autre démarche intéressante, car ils ne servent pas uniquement au e-commerce, mais aussi pour les commerces et les échanges entre particuliers. M<sup>me</sup> Perler évoque également le programme «G'innove» géré par la Ville de Genève et qui prévoit de soutenir le projet «CHIP», lequel est un test d'installation de casiers à certains endroits sur le domaine privé de la Ville pour analyser le fonctionnement, les avantages et les inconvénients de ce type d'équipement. Pour l'heure, le Conseil administratif regarde et étudie l'évolution de ces tests.

Un commissaire motionnaire entend que la mise en place d'un tel projet n'est pas évidente. Il revient sur la difficulté de privilégier un prestataire en particulier, en proposant de faire un appel d'offres/appel à projets où des espaces dans la ville pouvant accueillir des hubs ou des vélos-cargos seraient proposés, et ainsi demander qui serait en mesure de mener ce mandat.

M. Betty répond que la difficulté actuellement n'est pas de trouver un particulier pour faire ce dernier kilomètre entre les casiers et le client, mais plutôt de savoir comment on fait pour que les transporteurs acceptent d'aller déposer leurs colis dans ces casiers. Il laisse entendre que l'enjeu est de réussir à trouver un dénominateur commun qui conviendrait à tous. Il revient sur le cas de la rue de Carouge qui fera l'objet de travaux et permettra donc de tester ces dispositifs et soulever les éventuelles problématiques. M. Betty ajoute qu'ils ont déjà pris contact avec la société OVO pour assurer la livraison du dernier kilomètre lors des

travaux de Carouge, ce qui leur a permis de mieux cerner les attentes du prestataire concernant les emplacements préférables pour mettre des casiers.

Le commissaire motionnaire envisage les emplacements des casiers suivants: le P+R Etoile, le parking du Bout-du-Monde ou encore Sécheron, afin que cela soit rentable tant pour le transporteur que pour le prestataire. Il exprime la faisabilité de ce projet pour des marchandises et/ou des commerces au niveau national. Il soutient l'idée du test sur la rue de Carouge, permettant ainsi de trouver des solutions innovantes au travers de ce réaménagement de rue.

M<sup>me</sup> Perler précise que les «nano-hubs» et l'installation de casiers sur le domaine privé ou public sont à privilégier. Ce qui effectivement pose la question de choisir une société partenaire plutôt qu'une autre, au risque d'avoir une multiplication de ces casiers.

Le commissaire motionnaire s'interroge sur l'utilisation de l'espace public, à savoir s'il ne serait pas envisageable de réaménager des box non utilisés ou de racheter un étage d'un parking comme celui du Seujet pour en faire des hubs.

M. Betty répond que ça pourrait effectivement être une piste.

Une commissaire exprime ses préoccupations concernant les commerces proposant des produits frais ou surgelés, et souhaite savoir comment cela sera géré dans ces cas-là.

M<sup>me</sup> Perler dit justement que les services sont en discussion avec le prestataire OVO à ce sujet, et indique qu'il existe déjà un certain nombre de projets qui sont réalisés en Suisse, montrant que les transporteurs sont capables de s'adapter de manière à respecter la chaîne du froid lors des livraisons avec des vélos-cargos aménagés à cet effet.

La commissaire trouve que le design de ces casiers est vraiment peu attrayant et elle trouverait judicieux de demander à des écoles d'architecture ou à la HEAD de réaliser des projets visant à améliorer leur esthétique. Elle s'interroge ensuite sur les conditions salariales des livreurs et souhaiterait une protection à ce niveau.

M<sup>me</sup> Perler répond que les entreprises doivent respecter le droit du travail et qu'un certain nombre d'éléments leur sont demandés au préalable, lors de l'octroi d'un marché public.

La commissaire relève le risque que ces casiers puissent être forcés et voudrait savoir les mesures mises en place pour empêcher les vols.

M. Betty dit que les casiers actuellement mis en place sont renforcés et semblent relativement adaptés et que c'est aussi pour cela qu'une phase de test a lieu.

La commissaire souhaite également savoir combien de casiers il serait question d'installer et dans quel quartier.

M<sup>me</sup> Perler répond qu'aucune décision n'a encore été prise à ce sujet.

M. Betty complète les propos de M<sup>me</sup> Perler en disant qu'aujourd'hui, il y a un site qui est opérationnel à l'écoquartier, et que dans le cadre du projet «G'inno», la société CHIP a proposé une carte avec 200 à 300 sites identifiés sur la ville de Genève, à analyser.

Un commissaire se réjouit que l'appel ait été entendu et se demande où en sont les phases de test à l'heure actuelle.

M. Betty explique que tout cela est encore en réflexion et que le premier projet à devoir voir le jour est celui de la rue de Carouge, dès l'obtention du permis de construire. Aujourd'hui, le cahier des charges est prêt et le travail se ferait directement avec OVO pour tester cette prestation avec les nano-hubs à François-Dussaud.

Le commissaire ne comprend pas ce qui retient le Conseil administratif d'avoir comme prestataire OVO, étant donné que les communes actuellement en phase de test, elles, n'ont pas fait d'appel d'offres.

M. Betty explique qu'il n'y a pas eu d'appel d'offres, car les communes sont justement en phase de test, mais si volonté il y a de pérenniser ces projets, elles seront obligées de mettre en concurrence différents prestataires.

Le commissaire demande si l'appel d'offres peut avoir des critères de type local, à savoir des restrictions sur la localité.

M. Betty indique que ce n'est pas possible d'avoir de telles restrictions.

M<sup>me</sup> Perler ajoute cependant que c'est envisageable pour des critères sociaux, à condition de veiller à ne pas exclure de manière implicite.

Le même commissaire se demande s'il serait envisageable d'imaginer une potentielle expansion si les projets pilotes sont concluants.

M<sup>me</sup> Perler confirme que oui, car selon elle, c'est un mode de livraison d'avenir dans une ville comme Genève.

Un commissaire évoque le problème des multiples phases de chargement et de déchargement des véhicules de livraison, qui prennent du temps. Il se demande alors si l'idée de recourir à des camions «propres», tels que des véhicules électriques, capables de livrer directement et partout sans polluer la ville, ne serait pas une meilleure solution. Il trouve contradictoire le fait de vouloir installer des casiers un peu partout dans la ville alors que l'objectif initial est de désengorger l'espace public.

M<sup>me</sup> Perler évoque la complexité pour les camions de manœuvrer dans des petites ruelles, qui finalement prend le même temps que les phases de chargement et déchargement des vélos-cargos. Elle rappelle que l'objectif est de faciliter des livraisons qui peuvent se faire autrement qu'avec un grand camion.

Le commissaire rapporte certains propos selon lesquels ces phases rallongent le temps de livraison.

M. Betty explique que la complexité du projet réside notamment dans la prise en compte de plusieurs paramètres, dont celui des temps de livraison. Il souligne également que proposer une nouvelle chaîne de livraison implique de rompre avec une structure bien établie, demandant une adaptation des transporteurs et des usagers à de nouveaux modes de fonctionnement. Ce changement dans la manière de faire pourrait compliquer la mise en place du projet, d'où l'importance accordée aux phases de test.

Une commissaire demande s'il ne serait pas plus judicieux d'attendre la fin des phases de test en cours dans les communes, pour analyser les retours et les conclusions qui en ont été tirées, plutôt que de s'engager dans la recherche de lieux et la construction d'infrastructures nouvelles.

M. Betty répond que leur démarche va dans ce sens et que pour le moment, les plateformes logistiques identifiées à certains endroits nécessitent un travail d'analyse approfondi. Par conséquent, ce n'est pas prévu pour le moment.

Une commissaire parle de la collaboration existante avec le Canton, et souhaite savoir si d'autres sont prévues avec les SIG, les CFF ou la Poste.

M<sup>me</sup> Perler répond que c'est envisageable dans le futur si les phases de test sont concluantes.

La commissaire soulève la question du financement des phases de test et qui doit en assumer la responsabilité financière.

M. Betty répond que c'est le Canton qui intervient au niveau du monitoring et du suivi. Les casiers, eux, sont fournis par CHIP et les espaces publics sont mis à disposition par le Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité.

Un commissaire demande ce qui est envisagé financièrement pour la mise à disposition d'un emplacement public pour les nano-hubs.

M<sup>me</sup> Perler dit que cette question n'a pas encore été abordée. Elle suggère peut-être d'adopter une approche similaire à celle des autorisations de terrasses.

M. Betty rajoute que ce n'est pas qu'une histoire de superficie de places, mais également la prise en compte de tous les aspects extérieurs. Il rappelle cependant que ce projet s'inscrit dans la logique de désencombrer les rues et que l'idéal serait de s'implanter dans les parkings souterrains.

Un commissaire s'interroge sur les autorisations de construction des plateformes logistiques.

M. Betty explique que lors de phases de test, ils échappent à une autorisation de construction, mais de manière durable, ce sera effectivement nécessaire.

Un commissaire demande si les commerçants de la rue de Carouge seront informés de ce nouveau moyen de livraison.

M. Betty répond que les commerçants seront bien évidemment informés du projet au travers de rencontres et d'échanges informatifs qui seront organisés.

### *Discussion, prises de position et vote*

Un commissaire du Parti libéral-radical propose de passer au vote de la motion M-1688.

Un commissaire Vert accepte au nom de son parti de voter. Il trouve que cette motion va dans le bon sens d'une mobilité dite douce. Il rappelle que l'aspect esthétique des espaces en ville passe aussi par le trafic et la possibilité de désengorger les rues étroites.

Une commissaire d'Ensemble à gauche et son parti sont également favorables. Elle apprécie cette phase de test qui permet de visualiser le projet et de comparer les différentes possibilités.

Un commissaire trouve cette solution très belle et innovante. Il indique que le Parti socialiste votera pour.

Un commissaire dit que l'Union démocratique du centre est prêt à se jeter dans le vide et soutient donc cette motion.

Un commissaire indique que Le Centre accepte aussi, bien qu'il pense que de meilleures solutions puissent être trouvées.

Une commissaire du Mouvement citoyens genevois souhaite que les potentiels emplacements soient vérifiés pour ne pas impacter la visibilité des commerces, et qu'un effort soit fait sur le design des casiers. Elle s'abstiendra donc sur ce vote pour son parti.

Un commissaire du Parti socialiste se réjouit d'avoir un retour auprès du Conseil municipal pour avoir un aperçu de l'évolution de ces tests.

Mise aux voix, la motion est acceptée par 13 oui (3 S, 1 EàG, 3 Ve, 2 LC, 3 PLR, 1 UDC) et 1 abstention (MCG).