M-1850

Motion du 30 octobre 2024 de Mmes et MM. Roger Gaberell, Luc Zimmermann, Alain Miserez, Aurélien Borgeaud, Anne Carron, Yves Herren, Fabienne Beaud, Jean-Luc von Arx et Oana Cotoi: «Renforcer la décarbonation du trafic motorisé indispensable».

(amendée par la commission de la sécurité, du domaine public, de l'information et de la communication et acceptée par le Conseil municipal lors de la séance du 25 novembre 2025, dans le rapport M-1850 A)

MOTION

Exposé des motifs

Le canton de Genève est en retard en termes de décarbonation du transport motorisé. Avec seulement 3% de part de voitures purement électriques dans le parc de voitures de tourisme, il figure en comparaison nationale sur la dernière place avec Neuchâtel et Uri (Office fédéral de la statistique (OFS) 2024). Pour les nouvelles immatriculations la situation n'est guère meilleure et il existe en outre une nette différence entre la ville de Genève et les communes hors de l'hypercentre, où le taux de nouveaux véhicules électriques est bien plus élevé (Office cantonal de la statistique 2023).

Comme le canton de Genève est en même temps champion en matière de voitures hybrides (OFS 2024), on peut aisément conclure qu'il existe une volonté de la part de la population de promouvoir la décarbonation du trafic motorisé. L'un des principaux obstacles aujourd'hui est le manque de bornes de recharge (Touring Club Suisse 2023). Cela est particulièrement vrai en ville, car sa densité exceptionnelle rend difficile l'installation de stations de recharge sur la voie publique. Parmi les nombreux locataires, rares sont ceux qui disposent de leur propre place de parking, qui aurait en outre été équipée par le propriétaire pour la mobilité électrique.

Logiquement la Ville de Genève a donné la priorité absolue à la réduction du nombre de déplacements en transport individuel motorisé et du nombre de voitures. Or, après Bâle-Ville, Genève est déjà le canton qui compte le moins de voitures par habitant, à savoir 418 pour 1000 (OFS 2024). Cette stratégie atteindra donc tôt ou tard ses limites. D'ici là, il faut faire avancer la décarbonation du trafic motorisé, notamment en favorisant l'électrification des véhicules destinés aux transports indispensables tels que les taxis/VTC, les voitures d'entreprise et utilitaires ou encore les voitures pour personnes à mobilité réduite.

La Ville de Genève, en accord avec le plan climat cantonal 2030, prioriserait ainsi toujours le principe de sobriété tout en tenant compte d'autres facteurs d'optimisation au sein de l'écosystème énergétique, à savoir l'efficacité énergétique (moteurs électriques) et une approche coordonnée par rapport à d'autres besoins dans le cadre de la décarbonation (notamment des chauffages) qui augmentent inévitablement la demande en électricité.

Considérant:

- que Genève, et particulièrement la ville, est en retard en termes de décarbonation du transport motorisé et manque de bornes de recharge;

- que la motion M 2916 du Grand Conseil visant une électrification générale du transport individuel motorisé nécessite le concours des communes;

- que l'espace public doit être libéré autant que possible des voitures stationnées;

- que de nombreux projets immobiliers ne prévoient l'installation de bornes de recharge qu'a posteriori;

- que la priorité en matière de mobilité électrique doit être donnée au trafic motorisé indispensable,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

- à renforcer la collaboration avec le Canton, les Services Industriels de Genève (SIG) et la Fondation des parkings (FdP) afin de créer dans les parkings ouverts au public:
  - des places pour voitures électriques à recharge intelligente;
  - des hubs de recharge rapide;

- à évaluer systématiquement et proactivement l'installation de bornes de recharge lors du déploiement d'une nouvelle installation solaire sur une infrastructure appartenant à la Ville de Genève;

- à mettre en place des mesures incitatives ciblées, notamment pour les acteurs du trafic motorisé indispensable, par exemple:
  - échanger le macaron zone bleue contre une année de parking souterrain pour voitures électriques;
  - permettre un tarif préférentiel pour la charge pour les véhicules partagés, d'utilité publique, les taxis, les VTC et les véhicules électriques conduits par des personnes à mobilité réduite.