Ville de Genève
Conseil municipal

M-1850 A

Rapport de la commission de la sécurité, du domaine public, de l'information et de la communication chargée d'examiner la 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».

13 octobre 2025

Rapport de M. Alpha Oumar Dramé.

Ce projet de motion a été renvoyé à la commission de la sécurité, du domaine public, de l'information et de la communication (CSDOMIC) lors de la séance plénière du Conseil municipal du 26 novembre 2024. La commission s'est réunie, sous les présidences de M. Christian Zaugg, les 5 décembre 2024 et 10 avril 2025, et de Mme Cathy Jacquier, le 19 juin 2025. Les notes de séances ont été prises par Mme Nora de Riedmatten et M. Léonard Schemel, que le rapporteur remercie pour la qualité de leur travail.

PROJET DE 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 (OFS 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.

Séance du 5 décembre 2024

Audition de M. Roger Gaberell, motionnaire

M. Gaberell remercie pour l'accueil. Il commence en indiquant que le trafic motorisé est l'un des contributeurs majeurs d'émissions de gaz à effet de serre. Ce trafic concerne 26% des émissions à Genève. Il part du principe que de ne rien faire n'est pas une option. La question est: quelle solution préférer? La première est celle de la sobriété et la seconde concerne les avancées technologiques. Chacune de ces solutions a ses limites et c'est pour cette raison qu'il faut considérer les deux de manière coordonnée.

Aujourd'hui, la Ville poursuit principalement la stratégie de la sobriété, à savoir la réduction du nombre de déplacements en transports individuels motorisés et du nombre de voitures. Cette stratégie est en accord avec les deux premières mesures de l'actuel plan climat cantonal 2030.

Ce plan mentionne aussi une troisième mesure: atteindre un taux d'électrification et/ou de technologie équivalente à environ 40% du parc de véhicules restants. Il explique ce que signifie cette troisième mesure. Tout d'abord, en matière de technologie, l'électrification du parc est un moyen propice pour diminuer le bilan CO_2. On peut mettre dans la balance le problème de l'énergie grise lors de la production des voitures électriques, mais les calculs montrent que cela dépend de l'usage et de la source d'énergie. Il faut un à cinq ans pour atteindre l'équivalent d'une voiture ou d'un véhicule à moteur à combustion.

Le deuxième problème est celui de la disponibilité de l'énergie électrique, respectivement le réseau, qui risquerait d'être surchargé. Il ne faut pas oublier, si l'on porte un regard systémique, que la transition écologique implique aussi une hausse de la demande d'électricité dans d'autres domaines, comme le chauffage qui utilise des pompes à chaleur, mais permet de réduire les émissions de CO_2.

Un troisième problème est celui des infrastructures, comme la disponibilité des stations de recharge, qui est la raison principale selon laquelle les personnes à Genève ne veulent pas forcément acheter une voiture électrique. Genève est le canton comptant le moins de voitures entièrement électriques. Il est toutefois possible de considérer d'autres technologies dans cette réflexion. On parle souvent de l'hydrogène, mais si on regarde au niveau de l'efficience énergétique, on ne voit pas dans l'avenir proche une technologie plus efficace que le moteur électrique. Le moteur à combustion est surtout là pour produire de la chaleur. Les moteurs à hydrogène ne sont pas forcément adaptés pour des transports terrestres de relativement courte durée, comme le font les petites voitures de tourisme, car il faut d'abord générer de l'hydrogène, le stocker, le transporter et le transformer en électricité. Il s'agit donc d'une perte d'efficacité considérable.

Puis, M. Gaberell traite de ce que signifie le 40% du parc de véhicules restants. Aujourd'hui, grâce à la politique en place et à la disposition particulière de Genève, qui est densément peuplée et bien équipée en transports publics, le canton est celui ayant le moins de voitures pour 1000 habitants.

A un moment donné, on va atteindre un taux et on va réduire le nombre de kilomètres parcourus, ainsi que le nombre de voitures immatriculées ou circulant à Genève. Toutefois, on va atteindre une base incompressible, surtout pour les transports indispensables, comme les taxis, les voitures de transport avec chauffeur (VTC), les véhicules d'entreprise, les véhicules utilitaires ou les véhicules destinés au transport ou à l'usage des personnes à mobilité réduite (PMR). On peut se demander pourquoi ne pas électrifier davantage ce parc à véhicule et ces kilomètres qui ne vont jamais disparaître.

C'est de cela que vient la proposition de renforcer et d'équiper les parkings accessibles au public avec des bornes de recharge lente ou rapide, selon les besoins, et de mettre en place des mesures incitatives pour encourager ces personnes actrices de la mobilité indispensable à changer le plus vite et le plus complètement vers une mobilité plus électrique. On peut ainsi prioriser les acteurs essentiels et garder la stratégie de sobriété en place, tout en laissant le choix aux personnes de changer de véhicule ou de ne pas le faire.

Questions des commissaires

Un commissaire comprend l'idée du minimum irréductible de véhicules, mais il estime qu'on n'y est pas encore. Si on dimensionne le réseau de bornes de recharge en se fondant sur l'état actuel du parc de véhicules, il se demande si on ne risque pas d'inciter des gens à utiliser une voiture électrique plutôt qu'à diminuer le nombre de véhicules.

M. Gaberell ne pense pas que ce soit une mauvaise solution si les personnes changent leur véhicule motorisé par un véhicule électrique. Il propose de viser les véhicules qui feront partie de la masse incompressible de la mobilité indispensable et de ne pas élargir davantage le spectre. Le Canton élabore actuellement plusieurs textes de loi pour faire accélérer l'électrification du parc de véhicules. La Ville a le choix de la direction à donner à cette situation.

Un commissaire demande si la motion vient en complément de la motion 2916 votée à l'unanimité par le Grand Conseil.

M. Gaberell répond qu'elle va dans le même sens que l'autre, dans la mesure où elle veut accélérer l'électrification. Il faut mettre en parallèle la situation avec une sobriété dirigée et savante. Le Canton ne peut pas intervenir sur le territoire de la Ville, mais il doit le faire au travers de partenaires industriels, comme les

Services industriels de Genève (SIG) ou la Fondation des parkings (FdP). Les municipalités doivent coopérer avec ces partenaires.

Le commissaire souhaite savoir si le but de la motion est d'apporter un appui à la Ville.

M. Gaberell répond affirmativement.

Une commissaire se demande à partir de quand le fait de changer des voitures non électriques et de passer à des voitures électriques serait bénéfique.

M. Gaberell répond qu'il y a deux dimensions à prendre en compte. La première est de déterminer le moment opportun pour remplacer un véhicule à moteur thermique par une voiture électrique. Cette dimension dépend du véhicule thermique. Il faut se demander s'il est déjà amorti ou s'il est de dernière génération. Cette dimension est liée à la taxe sur le véhicule. On peut se demander si on n'incite pas les gens à changer une voiture à moteur thermique ancienne par une voiture plus récente. Il ne connaît pas les calculs permettant de déterminer le moment du changement. Il est d'avis que ce changement interviendrait à des moments différents en fonction du type de véhicule et de ce qui est fait après. Aujourd'hui, beaucoup de véhicules d'occasion sont exportés et on peut se poser la question de savoir si on exporte un problème.

La commissaire souhaite savoir s'il est nécessaire de prévoir le déploiement des bornes électriques en sachant que la transition n'est pas très rapide.

M. Gaberell répond que les privés et les professionnels, notamment les taxis et les VTC, réclament plus de possibilités de recharge à Genève. Une enquête du Touring Club Suisse (TCS) a confirmé l'absence de bornes de recharge sur la voie publique et en sous-sol. Cette situation est souvent due au fait que les gens n'ont pas forcément de parking personnel ou, le cas échéant, c'est le propriétaire qui décide s'il installe ou non des bornes. Les professionnels du transport réclament plus de bornes de recharge, notamment en lien avec l'obligation légale de changer de voiture pour avoir une meilleure efficacité et une meilleure efficience en matière de CO_2. C'est aussi un problème pour le remplacement du parc de véhicules arrivant en bout de course.

Une commissaire remercie pour la présentation. Elle souhaite avoir plus d'informations concernant les données indiquant que Genève est le deuxième canton de Suisse comptant le plus faible nombre de voitures.

M. Gaberell donne les chiffres de 2023. Il indique qu'à Genève, il y avait 418 voitures pour 1000 habitants. Le prochain canton vers le bas est Bâle-Ville, alors que le prochain plus haut est Zurich. Le canton avec le nombre le plus élevé est Zoug avec plus de 700 voitures pour 1000 habitants.

La commissaire demande quel est le coût de l'électricité par rapport au carburant.

M. Gaberell ne sait pas lui répondre. Il faudrait regarder avec des professionnels. Il affirme qu'il y a de plus en plus de production d'électricité plus efficace et plus propre. La transition écologique veut qu'on délaisse des énergies polluantes pour des énergies plus propres. La consommation d'électricité est ainsi plus importante.

La commissaire estime que la situation actuelle d'exportation de l'électricité n'est pas logique avec les besoins croissants en termes d'électricité.

M. Gaberell répond que les bornes modernes sont intelligentes, car elles analysent combien d'électricité est disponible sur le réseau à un certain moment. Cette méthode permet d'éviter une surcharge du réseau au niveau systémique.

Un commissaire remercie pour la présentation. Il s'intéresse au quatrième considérant de la motion. Il voudrait savoir s'il y a une idée pour que les bornes soient installées de manière que cela revienne moins cher. Le statut juridique n'est pas toujours très clair concernant les bornes, mais l'aspect financier pourrait être positif, en dehors de l'aspect écologique du fait d'ouvrir cette installation dans les parkings cités dans la motion.

M. Gaberell a discuté avec les SIG, qui sont le bras industriel de cette initiative d'électrification de la mobilité. Ils constatent que les gens, que ce soient des privés ou des entités publiques, font des transformations, installent des panneaux solaires et se rendent compte après coup qu'il y a une surproduction temporaire, ne pouvant pas être utilisée, et qu'il aurait été préférable d'installer des bornes de recharge. En termes de coûts de construction, des économies sont possibles. Concernant l'utilisation, il est actuellement possible d'avoir des bornes installées. Les SIG sont en train de discuter avec les parkings privés accessibles au public afin d'installer des bornes à usage public.

Un commissaire demande si le côté financier pourrait être en faveur de cette motion.

M. Gaberell répond que c'est possible. Il ajoute que les SIG sont en contact avec les privés qui pourraient mettre à disposition leur parking accessible publiquement pour l'installation de bornes de recharge.

Un commissaire remercie pour la motion. Il n'a pas compris la subtilité entre la motion du Grand Conseil et cette motion. Il ne voit pas comment est réalisée la sélection du destinataire de la motion.

M. Gaberell répond qu'il faut commencer par définir les acteurs de la mobilité motorisée indispensable. Il a identifié les taxis, les VTC, les véhicules dédiés

aux PMR, les voitures d'entreprise, ainsi que celles utilitaires. Il faut proposer des incitations à ces acteurs spécifiquement et non à tout le monde, car ces mesures peuvent être associées à des coûts importants. Il revient sur le troisième objectif du plan climat concernant la mobilité terrestre, qui est celui d'atteindre un taux d'électrification d'environ 40% du parc de véhicules restant. Il est possible de viser un pourcentage plus élevé.

Un commissaire considère que la proposition va dans le bon sens. Cependant, il a de la peine à comprendre pourquoi on fait une ségrégation entre les utilisateurs et utilisatrices qui doivent absolument changer de véhicule et ceux qui ne le doivent pas, en sachant qu'il y a déjà une politique visant à réduire le nombre de véhicules. Cette proposition vise une incitation. Il ne voit pas pourquoi il faut faire une distinction entre les gens qui ont fait le pas d'aller vers une voiture électrique, car ils en ont besoin, et ceux qui n'en ont pas forcément la nécessité. Il ajoute que 260 000 km est le point de friction à puissance équivalente en prenant en compte l'énergie grise d'une voiture électrique avec la batterie et une voiture complètement thermique.

Le point de friction est le point où cela vaut la peine de faire un changement en prenant en compte l'énergie grise. Cela est valable pour les voitures, mais aussi pour d'autres moyens de transport, comme les vélos. Les métaux rares composant les batteries sont extraits des pays émergents. Ainsi, on électrifie notre parc pour mieux respirer ici au détriment des pays émergents où l'on déporte une partie de notre pollution, comme les batteries.

M. Gaberell répond que la discrimination est due au fait qu'il y a actuellement plusieurs dimensions à cette question. Aujourd'hui, on ne peut pas imaginer que tout le parc de véhicules immatriculés à Genève soit électrifié, surtout au niveau de la logistique, de la puissance ainsi que de la disponibilité du réseau électrique. Il faut donc garder une partie des véhicules à moteur thermique. Il s'agit d'une logique de réduction ciblée. Les voitures qui forment le trafic motorisé indispensable seront de toute façon toujours là et il faut par conséquent inciter ces personnes à faire le changement vers une voiture électrique. Il faut que le choix du véhicule soit garanti dans une certaine mesure, tout en prenant en compte qu'il y a des contraintes par rapport aux voitures importées. Personne n'interdit aux gens de changer de voiture et de trouver une solution.

Les gens ayant opté pour une voiture électrique ont trouvé une solution ou ont accès à un parking où le propriétaire a installé une borne. Si la Ville le souhaite, elle peut installer des bornes ailleurs, par exemple en surface, en parking ou à des points stratégiques. Ils aimeraient avancer où l'électrification doit avoir lieu.

Le président pense que l'esprit de cette motion représente un progrès, mais ne résout pas le fond du problème du trafic à Genève. Si toutes les personnes qui ont des voitures à essence ou diesel passent à l'électrique, ils ne diminuent pas

le problème du trafic. Il estime que la catégorie des véhicules hybrides, actuellement favorisés, n'est pas abordée. Puis, il ajoute qu'il y a un problème lié au fait que le plus grand producteur de voitures électriques est la Chine et qu'on est ainsi assujetti à l'impérialisme chinois.

M. Gaberell répond qu'on ne peut que regretter que la réalisation de voitures électriques ait été délocalisée en Chine. Cette délocalisation peut être problématique dans des cas de crises, comme lors du Covid. Il ne prétend pas résoudre les problèmes de trafic à Genève avec cette motion, mais il tient à souligner les deux premières mesures du plan de mobilité terrestre du Canton, à savoir réduire de 5 à 10% les kilomètres moyens parcourus et réduire d'environ 40% le nombre de déplacements restants en se reportant vers d'autres modes de transports. Ces mesures ne sont aucunement remises en question. Elles concernent la stratégie du Canton et de la Ville.

En ce qui concerne les véhicules hybrides, ils sont nombreux à Genève, notamment par manque de stations de recharges. Il y a deux types de véhicules hybrides: ceux qu'on charge à une borne et ceux avec un moteur ayant une récupération d'énergie cinétique. Cette situation résout le problème à moitié, car la production électrique pour recharger ce véhicule est fossile. Il lui semble que cette deuxième technologie est minoritaire dans le parc à véhicules. La motion n'empêche pas d'opter plutôt pour une voiture hybride que complètement électrique. Il s'agit de toute façon d'un progrès par rapport à une voiture entièrement thermique.

Un commissaire trouve la motion très intéressante. Il se demande où se trouve la sobriété, faisant référence à une baisse, dans la motion. Il pense qu'aller vers une baisse des énergies renouvelables est positif.

M. Gaberell répond que la motion aborde la question de la sobriété, et qu'actuellement deux approches coexistent pour réduire les émissions de CO_2 liées à la mobilité terrestre: la sobriété, c'est-à-dire la diminution du nombre de kilomètres parcourus et du parc automobile, et les progrès technologiques. Des postures considèrent qu'il faut tout axer sur la sobriété, jusqu'à un point de non-progrès, car il y aura toujours des véhicules qui circulent. Il y a aussi des gens qui pensent que les voitures électriques sont une solution à tous les maux et estiment qu'il n'y a pas de nécessité à réduire le trafic motorisé. La motion traite de la sobriété pour dire qu'il faut une approche intégrée des deux. La sobriété doit être intelligente et viser à rendre plus propre la mobilité qui va toujours exister et une approche technologique pour indiquer la solution pour remplacer les voitures thermiques. Il n'y a donc pas besoin d'attendre une autre technologie aussi efficace.

Un commissaire affirme que la motion traite de la sobriété en termes de vision et non pas en termes d'objectif. Dans les faits, la sobriété est présentée comme un aspect pédagogique.

M. Gaberell indique qu'ils prennent en compte les deux idéaux.

Un commissaire a compris que les gens qui souhaitent déplacer la pollution lors de la construction des véhicules dans les pays émergents peuvent avoir une conscience conforme ici, mais on essaie de faire en sorte que la capacité de recharge réponde à cette demande de pression, tout en servant d'incitation pour favoriser la transition de l'énergie thermique vers l'électrique. Il y a un moment où on construit des bornes, mais on est en dessous de répondre à la demande actuelle par rapport au parc existant de véhicules électriques. Il n'a pas compris la différence entre la projection de sobriété et la sobriété d'aujourd'hui.

Un commissaire dit que la motion traite d'une croissance de quelque chose qu'on estime être écologique, mais qu'il y a une limite à cela. Cet aspect écologique, dans le cadre de la croissance, crée un effet pervers, car on produit encore plus qu'eux. Ainsi, il n'est pas possible de parler de sobriété, sauf si les choix individuels amènent à baisser la consommation, soit par l'achat de véhicules, soit par la non-utilisation de véhicules.

M. Gaberell ajoute que, lors de l'achat d'une voiture, il faut se demander si on en rachète une, le cas échéant, quel modèle. Il serait bien que les nouvelles immatriculations à Genève ne soient pas réalisées sur des véhicules à moteur thermique. En ville de Genève, il y a beaucoup moins de véhicules électriques que dans les communes suburbaines, ce qui pourrait être lié au pouvoir d'achat, car les voitures électriques sont chères et qu'il est difficile de trouver une place pour les recharger.

Un commissaire affirme que la motion poursuit le but de répondre à un besoin déjà présent. En tant qu'habitants de la ville, on a aussi besoin d'air plus frais à respirer et il est donc bénéfique d'avoir des véhicules électriques par rapport à cet aspect. Le problème de décroissance est le choix des citoyens et citoyennes, car si on fait peu de kilomètres dans une journée, on n'a pas besoin de voiture, donc, inévitablement, ce sont les catégories décrites par M. Gaberell qui sont concernées. Il rappelle que la Ville de Genève a son parc de véhicules programmé entièrement électrifié pour une date prévue. La question du privé n'est pas forcément visée par cette motion. La motion veut répondre à une infrastructure indispensable. Il y a, de toute façon, une croissance liée à des véhicules utilitaires. Un enjeu économique est lié à cet aspect.

Discussion, suite des travaux et vote

Mise aux voix, l'audition de M. Gomez est acceptée à l'unanimité.

Séance du 10 avril 2025

Audition de M. Alfonso Gomez, conseiller administratif, en charge du département des finances, de l'environnement et du logement (DFEL), accompagné de M. Philippe Raboud, chef du service de la Gérance immobilière municipale (GIM)

M. Gomez explique que la Ville de Genève fait partie de la task force Electromobilité, pilotée par le Canton. Les collaborations souhaitées dans la première invite sont donc déjà en place. Il indique que le contenu de la deuxième invite est déjà mis en œuvre en lien avec la Direction du patrimoine bâti (DPBA) et que la mise en place de mesures incitatives ne fait pas partie de leur compétence. En ce qui concerne la stratégie de la Gérance immobilière municipale (GIM), deux projets pilotes sont en cours concernant les bornes de recharge.

M. Raboud indique que la GIM ne gère pas de parkings publics en direct, mais seulement des parkings privés en ouvrage, avec des baux qui sont signés avec les locataires. Les conditions pour obtenir une place à la GIM sont: être habitant du quartier, dans un rayon de 500 m. Des baux sont aussi octroyés aux professionnels qui entrent dans la catégorie du «trafic motorisé indispensable». Deux projets pilotes d'électrification ont été lancés, avec comme contrainte que la Ville n'investisse pas, étant donné qu'il n'existe pas de politique publique en matière d'électrification actuellement.

Le premier projet, en activité depuis le 1er janvier 2025, avait comme modèle l'installation, avec le concours des SIG, de bornes de recharge dans un parking privé, dans l'ensemble Asters-Hoffmann. Il explique que le département a travaillé avec les SIG sur l'installation et la mise à disposition du pré-équipement d'une dizaine de places de parking et de l'installation de bornes pour quatre places. Il affirme que leur approche est opportuniste, car les propriétaires, dont la Ville fait partie, font face au dilemme entre préinstaller des infrastructures pour créer un report modal sur des véhicules électriques ou attendre des demandes pour équiper.

La problématique de l'investissement est centrale et inclut la problématique de rentabilité et de subventionnement. Depuis 2024, il existe une subvention cantonale qui vise à aider les propriétaires à équiper ou à pré-équiper leurs ouvrages de parking en électrification, pour les immeubles existants et non équipés. Depuis 2023, toute nouvelle construction doit prévoir dans ses parkings 20% de places pré-équipées à l'électrification. Les premiers retours sur ce premier projet montrent que ce n'est pas un franc succès; sur deux mois, il n'y a eu que 40 connexions.

Des discussions doivent aussi avoir lieu avec les SIG, qui sont dans une optique de rendement sur ces bornes. Ils pourraient se désengager du contrat à

long terme s'il n'est pas assez rentable pour eux. Un point de la situation sera effectué après la première année du projet. Le deuxième projet est réalisé en collaboration avec la FdP. Il indique que la Ville de Genève gère 3500 places de parking, qui ont un taux de vacance élevé, de l'ordre de 35%, car la politique voulue par le Conseil administratif exclut tous les pendulaires afin de diminuer le trafic en ville. L'approche retenue pour ce deuxième projet était de travailler avec un véritable opérateur de parkings, dans ce cas, la FdP, pour qu'elle puisse utiliser les parkings de la ville pour créer une synergie avec ses propres parkings, en les gérant selon les contraintes et les exigences de la Ville.

Le parking Louis-Favre a été mis en gestion à la FdP. Cela a nécessité de résilier tous les baux avec les locataires et de transitionner vers un système d'abonnement, ce qui n'a pas généré de contestations. Ce parking est opérationnel depuis le 1er janvier 2025. Dans le cadre du contrat, la FdP doit installer et préinstaller des bornes électriques. Ces activités restent dans le cadre de parkings privés, même si la FdP gère des parkings publics, grâce à la mise à disposition par la Ville de droits de superficie. Il estime qu'il est trop tôt pour donner un réel retour sur les expériences qui ont été lancées, mais l'une des questions centrales est celle de pré-équiper d'office les parkings pour créer un report modal. Il ajoute qu'une des difficultés auxquelles la GIM fait face est que, même si des enquêtes sont menées dans les immeubles, la première réaction des locataires est d'estimer le prix trop élevé, alors que le tarif des SIG n'est pas très cher par rapport à ses compétiteurs. Il précise que 90% du parc immobilier de la GIM est du parc social. Le taux d'équipement en ville de Genève est bas, ce qui soulève la question de l'existence, ou pas, d'une volonté de cette population, souvent précarisée, à passer à des véhicules électriques. Les voitures électriques coûtent cher et perdent vite en valeur. La période actuelle est donc plus une période d'acquisition d'expérience.

Questions des commissaires

Le président demande quelle est la place des PMR.

M. Raboud répond que les PMR font exception, elles n'ont pas besoin d'habiter dans le rayon de 500 m autour du parking. Elles ont donc accès à tous les parkings privés de la ville de Genève.

Un commissaire affirme que la motion cherche à voir si la Ville est proactive dans le sens de la mobilité indispensable, qui renforce la décarbonation. Il paraît évident que ce n'est pas pour les habitants de la GIM que des équipements doivent être mis en place. Il demande s'il existe des infrastructures que la Ville pourrait acquérir et qui répondraient à ce type d'emplacement.

M. Gomez répond que l'installation de bornes ne fait pas partie des priorités de l'Exécutif. La Ville reste en collaboration avec le Canton et les SIG,

notamment à travers la task force Electromobilité. Il demande ce qu'une politique proactive couvrirait.

Un commissaire répond qu'une politique proactive serait d'aller au-delà du vélo et d'œuvrer au développement des véhicules électriques.

M. Gomez répond que la Ville ne propose pas non plus de bornes de recharge pour les vélos. Il constate une tendance à se plaindre d'un trop grand nombre de places de parc pour les vélos, au détriment des scooters, mais craint qu'une diminution des places pour les vélos entraîne plus de stationnements de vélos sur le trottoir. La politique de la Ville dans l'espace public est d'avoir des places de stationnement pour les vélos. Il indique que les locataires de la GIM ont des revenus modestes et ne sont probablement pas enclins à un transfert vers des véhicules électriques; c'est pourquoi une politique proactive de la Ville n'aurait pas de sens.

Le commissaire demande si la Ville arrive à contrôler la sous-location des places de parkings par les locataires.

M. Raboud répond que, dans tous les parkings où des baux sont établis, les numéros de plaque sont peints au sol et que la Ville a des contrats avec des entreprises de sécurité pour la surveillance. Il ajoute que la question de la vérification du lien entre la carte grise et le numéro de plaque est compliquée sur le long terme.

Un commissaire demande si la sous-location est interdite, sauf exception.

M. Raboud répond que c'est en effet interdit.

Un commissaire relève que la motion parle du trafic motorisé indispensable, mais que la situation actuelle n'est pas encore à ce stade. Il demande si le dimensionnement du réseau de bornes de recharge en fonction du parc actuel de véhicules risque d'inciter la population à passer d'un véhicule thermique à un véhicule électrique, plutôt que de réduire la taille du parc de véhicules.

M. Raboud affirme que, si une politique proactive était mise en place, elle inviterait la population à passer à l'électrique. Le premier obstacle qui se présente aux personnes qui veulent passer à une voiture électrique est l'absence de bornes de recharge. Si une politique volontariste était mise en place avec des subventions, et donc des objectifs de rentabilité moins élevés, il faudrait mener une étude sérieuse pour obtenir des chiffres concrets sur le parc de véhicules.

Le commissaire indique que les systèmes d'autopartage permettent de réduire le nombre de véhicules et sont de plus en plus électrifiés; il demande si des partenariats existent entre ces acteurs et la GIM.

M. Raboud répond que la GIM a un partenariat avec Mobility. Malheureusement, Mobility cherche de l'électrification, en parking ouvert, ce qui n'est pas

dans la stratégie du Conseil administratif, qui préfère enfouir les bornes. Il faut que Mobility puisse faire les demandes nécessaires pour un équipement. Dans certains parkings, Mobility doit prendre contact avec les opérateurs.

M. Gomez affirme qu'un potentiel de transfert important existe autour de l'autopartage. Les dernières études montrent qu'une voiture Mobility permet de remplacer 16 voitures individuelles. Il y a un potentiel important, surtout si Mobility permet de ne plus avoir 16 places de parc en surface, si les places de stationnement de l'entreprise se trouvent au sous-sol. Il indique qu'il faut trouver et développer des accords avec les entreprises d'autopartage, qui participent à la réduction potentielle du nombre de voitures qui se garent en surface.

M. Raboud précise qu'ils privilégient la mutualisation des bornes de recharge, tandis que Mobility a besoin d'avoir ses propres bornes à des endroits réservés. Mobility a aussi besoin de parkings équipés en wi-fi, faciles d'accès, il y a donc toute une infrastructure à mettre en place pour les accueillir.

Discussion, suite des travaux et vote

Mise aux voix, la proposition d'audition des SIG est acceptée à l'unanimité.

Séance du 19 juin 2025

Audition de M. Paolo Palazzi, directeur des prestations intégrées – Mobilité, éclairage, regroupements & Microgrids de la Direction Smart City, Services industriels de Genève (SIG)

M. Palazzi explique que le plan climat cantonal (PCC) identifie des objectifs dans le but de réduire les émissions de gaz à effet de serre, dont une partie provient de la mobilité terrestre. Trois objectifs ont été fixés dans le cadre du PCC: la réduction du nombre de kilomètres parcourus par les transports individuels motorisés, la réduction du nombre de déplacements réalisés par des transports individuels motorisés, et l'électrification du parc genevois restant à hauteur de 40%. L'Office cantonal de l'environnement (OCEV), et plus particulièrement le Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants (SABRA), a défini une stratégie d'électromobilité pour le Canton pour l'horizon 2030. Des jalons ont été fixés entre l'OCEV, les SIG et la FdP, afin d'atteindre les objectifs du PCC, notamment des estimations de répartition de nombre de points de charge.

Les estimations faites il y a trois ou quatre ans visent, pour 2030, sur l'ensemble du canton, 2500 points de charge à accès public. Concernant le territoire de la ville de Genève, l'objectif est qu'il contienne 20 à 25% des bornes du canton, c'est-à-dire entre 500 et 600 points de charge. Il précise que l'accès public englobe tout type d'installations, qu'elles soient en surface, souterraines,

en ouvrage, qu'il s'agisse de parkings communaux ou de parkings de la FdP. Il ajoute qu'un pilote est en cours avec la Ville depuis le 3 février 2025 dans un immeuble de la GIM à la rue Hoffmann. Six points de charge ont été installés; ils ne sont pas à accès public, mais réservés aux locataires de l'immeuble de la GIM. Il rappelle qu'il existe quatre points de charge à accès public en ville de Genève à ce jour, mais deux d'entre eux seraient potentiellement sur une zone qui a vocation à devenir piétonne.

Questions des commissaires

Un commissaire demande s'il existe un manque de collaboration des SIG et de la FdP avec la Ville sur le sujet de l'électromobilité.

M. Palazzi répond qu'une collaboration plus aboutie serait possible, mais qu'actuellement ils n'ont pas une vision partagée sur une stratégie de déploiement de points de charge. Les SIG ont comme consigne de ne pas ajouter de mobilier urbain sur l'espace public. Au-delà de ça, les solutions sont à chercher sur les parkings en ouvrage, notamment les parkings souterrains.

Le commissaire demande si la faible collaboration avec la Ville vient d'une absence de ressources dans les services, notamment au regard de la situation dans d'autres communes.

M. Palazzi répond que tout dépend des volontés politiques. Certaines communes veulent s'impliquer par conviction.

Le commissaire demande si des projets d'électromobilité existent pour les deux-roues non motorisés. Au-delà du type de moteur utilisé par les véhicules, il y a une ambition d'avoir plus d'espace à disposition du public. Il demande l'avis de M. Palazzi sur la partie de la motion qui encourage le parking en ouvrage, ce qui libérerait des places de stationnement en zones bleues. Il craint un appel d'air d'automobilistes qui prendraient un macaron. Il demande s'il faudrait supprimer des zones bleues quand des automobilistes rendent leur macaron. Il interroge sur de potentiels effets similaires dans d'autres communes.

M. Palazzi répond qu'en tant que représentant des SIG, il n'est pas la bonne personne pour répondre à cette question. Les SIG s'inscrivent dans le volet du déploiement des points de charge pour soutenir la politique cantonale environnementale. L'OCEV a cette vision multimodale, mais il ne peut pas s'exprimer à leur place.

Le commissaire demande si le projet porté par les SIG s'appuie uniquement sur les voitures électriques, et pas également sur les vélos électriques.

M. Palazzi répond que le projet concerne uniquement les voitures électriques.

Le commissaire demande pourquoi ce choix a été fait.

M. Palazzi répond que la demande pour les vélos électriques, telle que perçue par les analystes de l'OCEV, n'a pas été suffisamment importante.

Le commissaire demande si la demande pour les voitures est mesurée et confirmée.

M. Palazzi répond que la stratégie d'électromobilité s'appuie sur des analyses poussées qui utilisent d'autres pays européens et d'autres cantons comme références, notamment les cantons qui ressemblent à Genève. Les tendances observées dans ces environnements correspondent à ce qui a été retenu comme hypothèse pour projeter les besoins en électromobilité pour les voitures à Genève.

Le commissaire demande si le financement de ce projet est entièrement public ou si des partenariats avec le secteur privé entrent en compte.

M. Palazzi répond que le projet est en grande partie autoporteur, surtout pour les parkings en ouvrage; l'investissement est amorti par les prix de recharge. Il ajoute que le projet devrait être amorti en une vingtaine d'années.

Un commissaire rappelle qu'il avait déposé une interpellation écrite en 2021, l'interpellation écrite IE-100, sur la mobilité électrique en ville. La réponse de la Ville ne traduisait pas une volonté d'être active sur l'électromobilité, mais laissait cet enjeu au Canton et à la FdP. Avec le PCC, on prévoit 10% de véhicules électriques en 2030, soit 80 000 véhicules. Il se corrige et indique que l'objectif est plutôt une diminution de 40% du trafic et, parmi les 60% restants, 40% de véhicules électriques, ce qui représente 80 000 véhicules. Il demande si ce chiffre est toujours d'actualité dans les calculs des SIG et si la Ville a les infrastructures nécessaires pour un tel volume.

M. Palazzi répond que ces hypothèses sont toujours d'actualité: elles guident leurs actions. Il estime qu'il sera difficile d'atteindre ces objectifs, d'autant plus que ceux fixés pour les premières années n'ont pas été atteints. Il ajoute qu'il pense que la Ville n'a pas les infrastructures pour le volume espéré de véhicules électriques, mais il n'est pas en possession de tous les détails et de la vision de la Ville. Il précise que les SIG se mettent à disposition de la Ville pour coconstruire, notamment avec la GIM, mais le fait est que ces efforts n'ont pour l'instant abouti qu'à un projet pilote. Le bilan de ce projet, qui sera effectué en février 2026, les éclairera sur les volontés de la GIM, et les SIG devront aligner leurs ressources pour répondre à ces demandes.

Le commissaire demande si les SIG sont en contact régulier avec la Ville de Genève.

M. Palazzi répond que non, les contacts se limitent au projet pilote de la rue Hoffmann.

Un commissaire demande, compte tenu de l'objectif de 2500 bornes d'ici 2030, quel est le contingent actuel de bornes à l'échelle du canton. Il demande aussi si l'objectif de 2500 bornes comprend seulement les projets portés par les SIG et la FdP, ou également les projets portés par des prestataires privés.

M. Palazzi répond que le chiffre de 2500 inclut toutes les bornes à accès public, par exemple les superchargeurs Tesla qu'on peut trouver à Balexert. Aujourd'hui, la FdP dispose de 400 points de charge à accès public – qui sont des points de charge lents, de la puissance d'une prise électrique c'est-à-dire 3,7 kW, et prennent environ dix heures pour recharger une voiture – et les SIG en disposent de 400 également. Quelques points de charge à haute puissance sont en train d'être installés, notamment dans les P+R de la FdP. Tous les points de charges, à accès public ou privé, sont à 22 kW, soit à peu près trois heures de charge.

Le commissaire demande comment se déroule concrètement un projet des SIG. Il demande si des propriétaires de bien-fonds viennent vers eux, étant donné que les SIG ne sont pas propriétaires des bornes ou des emplacements sur lesquels elles se trouvent.

M. Palazzi répond qu'il existe différents modèles de procédure. Le modèle le plus récurrent est qu'un propriétaire foncier fait une demande sans investissement. Il précise que les SIG investissent non seulement dans les bornes, mais également dans le pré-équipement, c'est-à-dire le câblage électrique qui doit être tiré dans les souterrains et l'installation des compteurs. Le modèle dans lequel les propriétaires fonciers portent les investissements est peu demandé. La FdP a un modèle similaire, à l'exception que ses points de charge sont à basse puissance.

Il ajoute que ce qui est ressorti des projets pilotes de la Ville avec les SIG et avec la FdP est que la limite contractuelle de douze ans quand on travaille avec la Ville de Genève impose une approche spécifique pour les investissements et les dépenses. Il explique que le modèle où les SIG investissent dans des bornes et du pré-équipement est amorti sur vingt ans, alors que la limite contractuelle sera échue avant cette projection. Il est prévu soit de reconduire le contrat avec la Ville après douze ans, soit, si le contrat est arrêté avant les vingt ans nécessaires à l'amortissement du projet, un rachat est prévu par la GIM pour payer ce qui reste à amortir. Sur le pilote de la FdP avec la Ville, une autre problématique a émergé, à savoir le changement d'affectation des parkings, d'une affectation privée vers une affectation publique – partielle ou non.

En effet, les contraintes légales de sécurité pour les parkings publics sont coûteuses et ne sont pas imposées aux parkings privés. La FdP est composée de professionnels du stationnement qui savent transformer un parking privé en parking public, mais ces transformations coûtent rapidement deux ou trois millions de francs, à cause de ces contraintes légales. Sur le projet pilote, la FdP ne peut pas amortir ses investissements avec la limite contractuelle de douze ans.

Une commissaire demande une mise à jour de la part d'électricité produite sur le canton, par rapport au niveau national, en termes d'énergie hydraulique, ou encore en France avec l'énergie nucléaire. Elle remarque que des quadricycles apparaissent dans de nombreuses villes européennes, mais peu à Genève, alors qu'ils présentent l'avantage d'occuper moins de place qu'une voiture. Elle demande si ces véhicules demandent une intégration dans les plans de la Ville. Elle demande ensuite l'avis de M. Palazzi sur les mesures incitatives ciblées par la motion, notamment le tarif préférentiel sur la charge, sachant que les voitures électriques sont coûteuses et pas accessibles à tous les pans de la population; elle demande s'il faudrait intégrer un seuil de consommation pour contrôler les voitures électriques de grosse taille.

M. Palazzi répond que l'énergie produite à Genève représente environ un quart de l'énergie nécessaire. Pour les parts de l'hydraulique en Suisse et du nucléaire en France, il n'a pas les statistiques, mais peut les transmettre ultérieurement. Il ajoute que la motion parle d'intégration des recharges dans l'écosystème énergétique, qui est un point à ne pas négliger. Le grammage en carbone du kWh va devenir un enjeu essentiel, une fois que les émissions principales, telles que les pots d'échappement et l'énergie thermique d'origine fossile, auront été traitées. L'électromobilité apporte une solution intéressante pour l'écosystème énergétique, car il y a une possibilité de stockage, ce qui est un enjeu clé pour réussir la transition énergétique. Avec l'intermittence des énergies renouvelables, il faut mettre en place des systèmes qui captent l'énergie localement et la restituent localement, ou en tout cas qui évitent de consommer quand on n'a plus d'énergie renouvelable et que le grammage CO_2 est élevé – et que donc le kWh coûte plus cher.

Quand l'électromobilité aura dépassé une certaine masse critique, elle deviendra un levier de flexibilité, pour autant que ces systèmes aient été intégrés dans l'écosystème énergétique. Dans des bâtiments équipés de panneaux solaires, de pompes à chaleur ou de batteries de stockage, il est d'autant plus pertinent d'avoir des bornes de recharge pilotables et flexibles afin de consommer un maximum localement quand l'énergie est disponible, plutôt que de l'injecter dans le réseau, créer des déséquilibres et d'augmenter le CO_2 global du système.

La commissaire indique que cette approche est déjà utilisée par Mobility depuis deux ans, c'est-à-dire d'utiliser sa flotte renouvelée en voitures électriques pour représenter un réservoir d'électricité indigène.

Un commissaire précise qu'il s'agissait d'un test qui s'est achevé. Mobility a réalisé ce test à certains endroits, notamment son siège à Lucerne, mais la technologie n'est pas assez mature pour être étendue et la question de la viabilité financière pose des problèmes. Une autre problématique vient des constructeurs, qui produisent en majeure partie des grosses voitures, car les petites voitures ne sont pas rentables. Les châssis doivent être adaptés à la taille des batteries de stockage.

La présidente remarque que le commissaire pourrait venir en tant qu'auditionné prochainement.

M. Palazzi ajoute que les SIG ont un projet pilote avec le Service de l'énergie (ENE) autour des patinoires des Vernets, de la piscine, des engins de la Voirie et de l'école en construction, afin d'introduire un système de pilotage énergétique avec tous les leviers de flexibilité, dont quelques bornes de recharge. L'ENE est très compétent et la collaboration avec les SIG se déroule bien. Sur la question des quadricycles, tout dépend de leur mode de recharge, car les connecteurs des bornes de recharge sont standardisés par continent. S'ils possèdent les connecteurs européens, ils feront partie des véhicules concernés par les bornes de recharge.

La commissaire précise que plusieurs municipalités européennes, comme Rome ou Milan, ont passé des commandes et ont saturé le marché.

M. Palazzi indique que les municipalités qui achètent des véhicules partagés prévoient des gares de stockage avec leurs recharges; ce sont des projets pour eux-mêmes, il ne s'agit pas de recharges à accès public. L'approche est sûrement sous forme de hub avec des véhicules qui sont pris et déposés.

La commissaire estime intéressant de parler de ces véhicules, afin de montrer que la mobilité électrique ne se limite pas au vélo et à la voiture.

M. Palazzi continue sur la question sur les mesures incitatives et répond qu'il s'agit d'ingénierie de subvention, car les modèles sont infinis. A titre personnel, il estime qu'il faudrait faire attention à ne pas subventionner des véhicules qui ne répondent pas à des besoins fondamentaux de déplacement. Il prend l'exemple d'une subvention donnée il y a quelques années par l'Etat de Genève pour l'achat de bornes de recharge. Cette subvention est arrivée au début de l'éclosion de l'électromobilité et a finalement profité aux plus aisés, et est donc restée cantonnée à des bornes à accès privé. Il est probable que ces conducteurs seraient passés à l'électrique sans cette subvention. Il précise que la subvention existante aujourd'hui vise les infrastructures de pré-équipement vouées à des utilisations collectives.

La présidente demande quel est le coût pour trois heures de recharge, qui paie l'électricité, et s'il existe assez d'électricité en Suisse.

M. Palazzi répond que le tarif pour les bornes à accès public est de 44 centimes par kWh. Pour le plein d'une batterie de 40 kWh, le coût est de 17,60 francs. Sur une borne de 22 kW de puissance, cette recharge prendrait un peu moins de deux heures. Il ajoute que c'est l'utilisateur de la borne qui paie son électricité, comme à une station essence.

La présidente rappelle que les SIG financent les bornes et demande si les SIG font du bénéfice sur ces bornes.

M. Palazzi répond que l'électromobilité ne leur profite pas, ils cherchent seulement à couvrir les coûts d'installation. Sur le volume suisse d'électricité, il explique que les perspectives sont bonnes entre les énergies existantes et le développement des énergies renouvelables avec l'éolien et le solaire. A Genève, la production d'électricité n'est clairement pas suffisante, le programme de développement solaire en cours est ambitieux. Les trajectoires pour l'électromobilité et le développement de l'énergie solaire sont cohérentes entre elles.

Il ajoute qu'on assiste, de manière généralisée, à une électrification des usages, dont la mobilité est un exemple, au même titre que le thermique. Il indique que plus on développe de l'énergie solaire, plus on a des «coups de bélier» sur le réseau électrique lors de périodes de grande production. Il prend l'exemple des mois de juillet et août, où la production est forte, mais la consommation est faible. On a intérêt à consommer cette énergie produite durant ce type de périodes, car sinon, on crée des faiblesses sur le réseau électrique qui demanderont des renforcements très coûteux, à la charge de tous les consommateurs finaux. Il faut absorber localement ces pics de production solaire – et l'électromobilité est une solution – pour éviter de devoir consentir à des renforcements supplémentaires sur les réseaux électriques.

Une commissaire indique que les gens sont moins présents pendant l'été et demande s'il existe d'autres moyens de stocker cette énergie.

M. Palazzi répond que le stockage est un enjeu central. Une solution est la batterie de stockage stationnaire, pour laquelle les SIG développent actuellement certaines approches. Les progrès technologiques sur ces batteries les ont rendues intéressantes quant au délai d'amortissement des coûts environnementaux de production. Il précise que ces batteries sont utiles à l'échelle d'un quartier, plutôt qu'à l'échelle du logement, pour des raisons économiques et environnementales.

Une commissaire demande si des solutions sont envisagées pour le recyclage responsable de ces batteries.

M. Palazzi précise que l'amortissement des coûts environnementaux dont il parle comprend le recyclage.

La commissaire demande si la Ville aurait les moyens pour recycler ces batteries.

M. Palazzi répond que des filières de recyclage existent. Les SIG veillent à ce qu'elles ne se situent pas dans certaines zones réputées comme pas sérieuses. Ils cherchent les filières les plus proches, que ce soit pour l'approvisionnement ou le recyclage, mais de telles filières n'existent pas à Genève.

Prises de position

Les propositions de vote d'auditions ont été toutes refusées, permettant ainsi au président d'ouvrir le tour de parole et de permettre la prise de position des partis et le vote de la motion.

Le commissaire du Parti libéral-radical indique qu'ils accepteront la motion, afin d'indiquer au Conseil administratif une attention et une faveur pour l'augmentation des bornes et pour que la Ville soit plus impliquée.

Le commissaire du Parti socialiste propose un amendement pour supprimer la troisième invite de la motion. Ce dernier risque de poser des problèmes d'incitation néfastes du fait de la proposition d'échange du macaron contre une année de parking. De plus, les mesures incitatives sur les tarifs préférentiels à la charge compliqueraient l'amortissement des investissements. Il indique que le groupe socialiste serait enclin à accepter la motion amendée de la sorte. Au contraire, si la motion devait rester inchangée, il aurait du mal à convaincre le groupe socialiste.

Le commissaire des Vert-e-s indique qu'ils suivront la proposition du commissaire socialiste.

Le commissaire d'Ensemble à gauche – Union populaire indique soutenir également la proposition du commissaire socialiste.

Une commissaire des Vert-e-s propose un amendement à la troisième invite de la motion pour limiter les tarifs préférentiels aux personnes qui en ont le plus besoin: «[…] 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.»

Un commissaire du Parti libéral-radical indique qu'il n'est pas certain d'être en faveur de cet amendement, car il existe aujourd'hui une réelle tension en ville de Genève sur la question de la mobilité. Le stationnement est très compliqué, que ce soit en surface ou sous terre, pour les voitures ou les deux-roues. Il ajoute que la motion avant amendements n'est pas menaçante.

Le commissaire du groupe le Centre – les Vert'libéraux indique qu'ils peuvent accepter les précisions apportées par l'amendement de la commissaire des Vert-e-s; l'important est que la troisième invite et l'esprit général de la motion subsistent.

Le commissaire du Parti socialiste se rallie à l'amendement de la commissaire des Vert-e-s et abandonne l'amendement proposé initialement par le commissaire socialiste. Il craint que la troisième invite induise un appel d'air à créer plus de places de stationnement.

Le commissaire, pour l'Union démocratique du centre indique qu'ils sont favorables aux mesures qui permettent de se déplacer. Ils sont contre les mesures punitives et, en l'occurrence, la motion ne contient que des mesures incitatives, et

va donc dans le sens du parti. Il ajoute qu'ils sont sensibles et favorables à l'amendement qui permet de cibler des groupes qui ont besoin de mesures favorables. Il déplore les faibles liens de la Ville avec les SIG et affirme que la ville devient de plus en plus irrespirable. Ils accepteront la motion amendée.

Le commissaire du Mouvement citoyen genevois s'abstiendra, car les discussions n'ont pas encore eu lieu au sein du groupe.

La commissaire pour le groupe le Centre – les Vert'libéraux ressent qu'une unanimité se dégage sur le texte amendé et remercie l'esprit constructif de ses collègues. Elles accepteront cette motion amendée.

Vote

La présidente met au vote l'amendement proposé par la commissaire des Vert-e-s.

Mis aux voix, l'amendement proposé par les Vert-e-s est accepté par 13 oui (1 EàG-UP, 4 S, 2 Ve, 2 LC-VL, 2 PLR, 2 UDC) et 1 abstention (MCG).

La motion amendée est acceptée par 13 oui (1 EàG-UP, 4 S, 2 Ve, 2 LC-VL, 2 PLR, 2 UDC) et 1 abstention (MCG).

TEXTE DE LA MOTION AMENDÉE

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.*