**Ville de Genève**
**Conseil municipal**

# M-607 A

*3 mars 2008*

**Rapport de la commission Agenda 21 chargée d'examiner la motion du 15 mars 2006 de M. Eric Rossiaud, Mmes Marguerite Contat Hickel, Sarah Klopmann, M. Alpha Dramé, Mme Anne Moratti Jung, MM. Mathias Buschbeck, Yves de Matteis, François Gillioz, Mme Frédérique Perler-Isaaz, MM. Marc Dalphin, Olivier Norer et Roberto Broggini, renvoyée en commission le 16 octobre 2006, intitulée: «Mobility: pour un effort public en faveur d'une mobilité intelligente».**

**Rapport de Mme Hélène Ecuyer.**

## Préambule

La commission s'est réunie le 22 novembre 2006, ainsi que les 10 et 31 janvier, 7 et 21 février 2007, sous la présidence de Mme Annina Pfund. Les notes de séances ont été prises par Mme Lucie Marchon, que la rapporteuse remercie pour la qualité de son travail.

## Rappel de la motion

Considérant:

– qu'un nombre considérable de citoyen-ne-s n'utilisent qu'occasionnellement leur voiture;
– que certain-e-s d'entre eux/elles se sépareraient volontiers de leur voiture si un nombre satisfaisant de voitures de remplacement étaient parquées non loin de chez eux/elles;
– que les statistiques montrent que, pour chaque voiture Mobility parquée dans un quartier, la densité du parc automobile du quartier diminue;
– que la coopérative Mobility a développé à Genève, depuis plus de dix ans, des solutions d'auto-partage tout à fait appréciées de ses membres;
– que, dans les centres urbains, l'auto-partage est une réponse à une mobilité choisie et non contrainte par l'achat individuel d'une voiture et les inconvénients qui y sont liés (parcage, entretien, réparation, taille invariable du véhicule);
– qu'une coopérative sans but lucratif, telle que l'entreprise Mobility, ne peut à elle seule assumer l'incitation publique à l'auto-partage;
– qu'une voiture Mobility doit rapporter environ 14 000 francs par année pour être rentable;

– qu'une collectivité publique telle que la Ville de Genève doit accompagner sa politique de mobilité de gestes forts allant au-devant des habitants, en permettant à des initiatives novatrices de se développer si elles rencontrent à court terme l'adhésion d'une partie de la population,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

– à définir, avec l'entreprise Mobility, dix places de parc à des endroits divers de la ville de Genève à forte densité de voitures résidentes;
– à promouvoir l'auto-partage en concluant des contrats de garantie de déficit de trois ans avec l'entreprise Mobility sur ces places de parc, pour une durée de trois ans;
– à accompagner cette mesure d'une campagne de promotion ciblée sur les quartiers concernés;
– à évaluer les effets de ces mesures après trois ans et à rendre un rapport au Conseil municipal.

**Séance du 22 novembre 2006**

*Audition de M. Eric Rossiaud, motionnaire*

M. Eric Rossiaud, motionnaire, présente cette motion qui se repose sur trois axes principaux qui sont:

1. entamer une réflexion et apporter des solutions en matière de pollution et d'engorgement de la circulation en ville;
2. travailler sur une évolution des attitudes et des comportements de chacun par rapport à l'approche de la voiture pour le transport individuel. La possession, nécessaire ou non, d'une deuxième voiture, notamment, pourrait être plus performante par les solutions proposées par la motion et le nombre de personnes circulant dans les quartiers à la recherche d'une place de parc diminuerait. Ce qui est intéressant dans ce système, c'est la possibilité de considérer la mobilité individuelle sans impliquer obligatoirement des véhicules individuels;
3. essayer de limiter les frais fixes de parkings souterrains que chacun doit supporter, et leur construction, car souvent certains véhicules sont immobilisés sur leur place de parc, obligeant à en construire d'autres.

M. Rossiaud expose les avantages de l'auto-partage en mentionnant les chiffres de l'Office fédéral de l'environnement, datant du 5 octobre 2006.

Il y a 1750 véhicules Mobility sur le territoire suisse qui remplaceraient environ 6000 véhicules privés.

Selon cet office, le potentiel d'utilisateurs de Mobility, s'élevant aujourd'hui à 56 000, pourrait passer à 500 000 à l'avenir.

Les motionnaires se sont demandé pourquoi l'auto-partage se développe moins à Genève que dans d'autres villes de Suisse alémanique notamment. A Zurich, il y a 380 voitures Mobility, à Lausanne 73, à Saint-Gall 38, et seulement 57 à Genève. Cela pourrait s'expliquer par le fait que Mobility est né en Suisse alémanique et que son siège est à Lucerne. C'est, entre autres, le retard de Genève dans ce domaine qui a motivé les motionnaires à déposer cette motion.

Cette motion a aussi pour but de promouvoir un partenariat public-privé avec Mobility. Cette coopérative de droit privé est sans but lucratif et, si la Ville devait lui octroyer des aides, celles-ci ne seraient pas reversées en dividendes aux actionnaires, mais lui permettraient de se développer.

Prenons l'exemple de la commune de Confignon qui, suite à une demande des habitants auprès de Mobility pour obtenir un véhicule à proximité, a conclu un partenariat sous forme d'une garantie de déficit. En effet, l'entreprise était un peu sceptique sur la rentabilité de son véhicule. Le motionnaire remarque qu'aucun véhicule de Mobility n'est actuellement déficitaire.

La Ville de Genève pourrait proposer une garantie de déficit à Mobility et la visibilité de nouveaux véhicules pourrait lui permettre un développement plus rapide. La garantie serait limitée à trois ans et une évaluation serait faite afin de déterminer s'il faut poursuivre cette aide ou la stopper.

Une autre mesure serait de faire une information ciblée dans les quartiers où les voitures manquent pour faire en sorte que la voiture qu'on y amène soit utilisée. La garantie de déficit serait limitée à trois ans, au terme desquels une évaluation serait faite. M. Rossiaud précise qu'une voiture Mobility doit rapporter environ 12 000 francs par année, ce qui représenterait un risque de 120 000 francs pour la Ville qui garantirait le déficit pour dix voitures.

Afin de garantir un meilleur rendement, le motionnaire ajoute que la Ville de Genève pourrait mettre les voitures à la disposition des services la semaine, et à la disposition du public le week-end. Comme Mobility possède des voitures à gaz, la municipalité pourrait en faire la promotion. Il relève que Mobility manque surtout d'emplacements pour parquer ses voitures, notamment aux Eaux-Vives et à Champel, et il se demande s'il serait possible d'en mettre à disposition dans ces quartiers.

La Fondation des services d'aide et de soins à domicile, qui a obtenu le Prix de la mobilité pour avoir pratiqué l'auto-partage, a économisé quatre voitures en utilisant les services de Mobility.

M. Rossiaud informe que le chiffre d'affaires de Mobility est de 43 000 000 de francs pour toute la Suisse, ce n'est donc pas une petite entreprise.

Lorsqu'une mise à disposition de véhicules est demandée, cela implique l'achat, l'entretien et l'équipement nécessaire pour leur location, ce qui représente un investissement important. Il insiste sur le fait que Mobility a surtout besoin d'emplacements et d'informations pour faire connaître ses services. Il estime que cette entreprise, à but non lucratif, est une extension de ce que font les collectivités publiques.

*Audition de M. Christian Ferrazino, conseiller administratif chargé du département de l'aménagement, des constructions et de la voirie, accompagné de M. Alexandre Prina, chef du Service de la mobilité, et de M^me^ Sandra Piriz du Service de la mobilité*

M. Christian Ferrazino explique que la Ville de Genève agit déjà dans le sens de cette motion. Le Conseil administratif a souhaité favoriser l'usage de véhicules de Mobility dans l'administration, mais la réalité est plus complexe. En effet, si l'usage de Mobility est aisé pour un privé, celui de Mobility business est un peu plus compliqué.

La Commission de gestion des véhicules de la Ville de Genève (COGEVE), dont la tâche est de favoriser l'achat des véhicules les plus écologiques, n'est pas très persuasive auprès des chefs de service réticents à l'usage de véhicules de Mobility et il semble au magistrat qu'il faut plus de travail pour leur en exposer les avantages. Deux véhicules ont été mis à disposition, mais un a été rendu, son principal utilisateur préférant garder ses indemnités de déplacement. M. Ferrrazino reconnaît que ces indemnités sont souvent surévaluées et le Conseil administratif examine ces problèmes d'indemnités dans toute l'administration.

M^me^ Sandra Piriz donne quelques informations chiffrées sur Mobility.

Sachant qu'une voiture est immobilisée 90-95% du temps, utiliser Mobility c'est améliorer le roulement tout en utilisant moins de place pour le stationnement.

Les usagers de l'auto-partage sont aussi mobiles en kilomètres que les usagers de voitures privées, mais effectuent davantage de kilomètres en transports en commun, à pied et à vélo. Il est constaté que, petit à petit, ils roulent de moins en moins en voiture et privilégient de plus en plus d'autres moyens de transport.

L'usage de Mobility est financièrement intéressant pour une personne qui roule moins de 10 000 à 15 000 km par année; au-delà, la voiture personnelle est plus avantageuse.

Mobility joue la transparence, l'usager paie pour le temps d'utilisation et le nombre de kilomètres parcourus.

Les utilisateurs de Mobility sont aussi bien des hommes que des femmes, âgés de plus de 25 ans, des grands comme des petits ménages, au revenu généra-

lement un peu supérieur à la moyenne et sensibilisés aux problèmes écologiques. Aujourd'hui, il y a 68 000 clients, clients business inclus, dans toute la Suisse, avec 1750 véhicules, ce qui fait de Mobility la plus grande entreprise d'auto-partage d'Europe.

Les utilisateurs de Mobility ont, en 2005, produit des émanations de $CO_2$ de 11 000 tonnes inférieures, économisé 4,8 millions de litres de carburant et les 1750 véhicules de Mobility ont permis de remplacer 6000 voitures privées.

Si le nombre de ménages qui renoncent à un véhicule en prenant l'abonnement Mobility est comparé avec le nombre total de voitures en circulation à Genève, alors 0,5% des 218 000 voitures de tourisme en circulation sont ainsi évitées.

La possibilité d'expansion de Mobility est évaluée à 500 000 clients en Suisse, principalement dans les villes et les agglomérations, surtout frontalières. Ainsi, à Genève, au Petit-Saconnex, aux Eaux-Vives et à Champel, une enquête menée par le Service de la mobilité a mis en évidence que 30% des habitants ne connaissaient pas l'existence de Mobility, que 80% seraient intéressés par ce système et que plus de la moitié des répondants parcouraient moins de 10 000 km par an. Une information semble donc nécessaire.

L'usage d'un véhicule de Mobility les jours ouvrables de 7 h à 17 h revient à 6200 francs par année, pour un véhicule utilisé 175 jours et parcourant 4000 km par année, alors qu'un véhicule de service coûterait 9600 francs.

Pour être rentable, un véhicule, selon le modèle, doit rapporter entre 10 800 francs et 14 000 francs. Ainsi, en moyenne, dix véhicules nécessiteraient une couverture de déficit de 120 000 francs par année, sachant que les véhicules de Mobility sur Genève dépassent tous d'environ 70% le chiffre d'affaires à réaliser. A cela s'ajoutent des places de parc à 300 francs et une campagne de promotion dans les quartiers évaluée à environ 20 000 francs chacune, il faudrait environ 140 000 francs pour la première année.

M^me^ Piriz explique que l'étude du Service de la mobilité conclut à la nécessité de communiquer beaucoup plus pour pouvoir atteindre plus de clients et développer le système. Elle note que, à Genève, il y a seulement 0,5 voiture Mobility pour 100 habitants et que le canton est donc en queue de peloton en la matière.

**Séance du 10 janvier 2007**

*Audition de M. Bernard Ganty, responsable régional de Mobility CarSharing Suisse, section de Genève*

M. Bernard Ganty explique que Mobility CarSharing Suisse a été fondée le 13 mai 1997, à l'occasion de la fusion des coopératives ATG-AutoTeil et Share-

Com. Ce qui n'était, au départ, qu'un concept de quelques idéalistes est devenu, plus tard, et surtout depuis la fusion, une entreprise de pointe en pleine expansion, active au niveau suisse. Son siège est à Lucerne. Elle compte actuellement près de 70 000 clients dont 47% de sociétaires, 45% d'abonnés et 8% de clients «business» pour un total de 1750 véhicules. Il y a environ 1000 emplacements, dont la plupart sont en Suisse alémanique qui a environ sept ans d'avance sur la Suisse romande dans le développement de Mobility. Il précise que cette coopérative est à but non lucratif.

M. Ganty présente la diversité des véhicules disponibles, du coupé à la Smart, en passant par des voitures hybrides plus écologiques. La facturation est très précise, ce qu'apprécient les entreprises. M. Ganty précise que la formule «Basic» offre 13% de rabais par rapport au tarif privé, la formule «Plus» 42%. Avec la formule «Master», des emplacements sont créés et réservés aux entreprises, ainsi que des véhicules destinés aux entreprises avec la formule «7x24». Il expose les différents avantages de Mobility, principalement les diminutions du trafic et des émissions de gaz à effet de serre.

M. Ganty explique que, actuellement, Mobility se développe dans la région genevoise au rythme des demandes; son rôle est de proposer un plan à plus long terme. Il remarque qu'il manque des emplacements en ville de Genève, notamment dans le quartier des Eaux-Vives, et qu'il est difficile d'en trouver. Un emplacement peut représenter de un à dix véhicules.

Un motionnaire demande si les dix nouvelles places souhaitées dans la motion sont un bon objectif. M. Ganty lui signale que l'augmentation de dix véhicules par année est déjà le rythme actuel; mais il pense que la garantie de déficit pourrait permettre d'accélérer ce développement.

A une commissaire qui s'interroge sur le profil d'un utilisateur ne profitant pas de Mobility, il répond que ce serait quelqu'un habitant la campagne, n'ayant pas d'emplacement à proximité. Il rappelle que l'auto-partage est un système urbain. En ville, tout automobiliste pourrait l'utiliser, mais il ajoute que chacun est attaché à sa voiture personnelle et qu'il est difficile de convertir tout le monde. Ce système se développe un peu partout dans le monde.

Un commissaire aimerait savoir pourquoi, sachant que la Suisse romande a sept ans de retard sur la Suisse alémanique, il n'y a pas plus d'efforts faits à Genève. Il se demande pourquoi et comment la Ville de Genève pourrait faire de la promotion. M. Ganty pense que la Ville de Genève a tout intérêt à ce que Mobility se développe en ville et le fait que des employés utilisent ce système peut être considéré déjà comme une forme de promotion.

Un commissaire relève que Mobility est la première entreprise au monde en matière d'auto-partage et qu'elle est en pleine expansion et il demande quelle est

la nécessité de cette garantie de déficit et si elle émane de l'entreprise. M. Ganty précise qu'une coopérative est différente d'une société anonyme; elle n'a pas d'actionnaire qui risque de l'argent pour en gagner davantage. La coopérative doit placer des véhicules non déficitaires pour ses coopérateurs.

**Séance du 31 janvier 2007**

Sur proposition de la présidente, M^me^ Annina Pfund, cette séance est consacrée à la discussion et au vote éventuel de cette motion, même si l'audition de M. Jacques Moret, reportée au mois de février, n'a pas encore eu lieu.

La discussion est ouverte par M. Rossiaud, motionnaire, et les Verts qui proposent les amendements suivants:

– passer de dix à quinze le nombre de places de parc pour lesquelles la Ville pourrait donner une garantie de déficit. En effet, suite aux auditions, les Verts se sont rendu compte que Mobility voulait se développer à Genève à un rythme sécurisé, plus lent qu'en Suisse alémanique. Les dix places étant déjà prévues dans le développement annuel normal de Mobility et l'objectif de la motion étant de rattraper ce retard, ces places supplémentaires pourraient y contribuer;
– modifier la deuxième invite comme suit: «promouvoir l'auto-partage en concluant*, au besoin,* des contrats de garantie de déficit de trois ans avec l'entreprise Mobility sur ces places de parc, pour une durée de trois ans».

Ensuite, ils proposent la nouvelle invite suivante, qui serait ajoutée à la motion:

«Le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

– de prendre des mesures rapides pour que les services de la Ville de Genève remplacent, autant que possible, une part de leur parc automobile par des contrats d'entreprise avec Mobility, permettant ainsi que d'autres personnes intéressées puissent bénéficier des véhicules réservés à la Ville de Genève lorsque celle-ci ne les utilise pas (soir, week-end, etc.).»

Le représentant radical est d'accord de passer de dix à quinze places si les amendements suivants sont acceptés:

– la suppression de l'invite concernant la garantie de déficit, car même les représentants de Mobility semblaient dire qu'ils n'en avaient pas vraiment besoin;
– la suppression de l'invite concernant la campagne de promotion. Il explique que ce n'est pas à la Ville de faire la promotion de Mobility. Bien que ce soit une entreprise à but non lucratif, il semblerait que certaines personnes touchent des dividendes. Une entreprise qui fait un chiffre d'affaires aussi important peut faire elle-même cette publicité ou l'intensifier.

Une commissaire socialiste pense que le premier amendement des Verts, de passer de dix à quinze le nombre de places est pertinent, mais elle est plus nuancée sur le deuxième. Elle serait pour un développement progressif plutôt qu'un changement brutal. S'exprimant sur les propositions radicales, elle estime que, vu le succès de la coopérative, une garantie de déficit ne semble pas nécessaire et la promotion suffisante.

Le motionnaire rappelle que M. Ferrazino avait fait part des difficultés à faire accepter par l'administration ce changement de mentalité concernant les déplacements et que M. Ganty avait signalé qu'aucun nouveau contrat n'avait été conclu avec la Ville de Genève, malgré ses démarches, et il propose de compléter la troisième invite.

Une commissaire libérale est d'accord de passer de dix à quinze places si cela correspond à une demande. Selon le représentant de Mobility, la demande serait plus forte dans certains quartiers et elle propose de remplacer le mot «densité» par «demande». Elle trouve la nouvelle invite des Verts intéressante, mais elle pense qu'elle est implicite et qu'elle ne nécessite pas de démarche supplémentaire.

Une commissaire remarque que Mobility pourrait mettre à disposition des véhicules propres; il y a quelques véhicules hybrides, mais il en faudrait davantage.

La discussion amenant de nouvelles propositions, la présidente propose de voter sur les différents amendements lors d'une séance ultérieure pour permettre à chaque groupe d'y réfléchir.

**Séance du 7 février 2007**

*Audition de M. Jacques Moret, directeur général de l'administration municipale*

N'ayant pu assister à la séance prévue le 17 janvier 2007, M. Jacques Moret répond aux questions que la commission lui a posées par messagerie.

*Quelles sont les démarches entreprises à ce jour par la Ville de Genève pour établir des partenariats avec Mobility?*

M. Moret explique que la Ville de Genève encourage d'abord les déplacements à pied, à vélo et en bus pour ses collaborateurs, mais, quand cela est nécessaire, Mobility est encore préférée aux véhicules personnels, dont les frais sont remboursés à raison de 50 centimes le kilomètre.

La Ville propose deux types de contrats:

– une mise à disposition par Mobility d'un véhicule à la semaine à un prix intéressant, de 8 h à 15 h, d'autres usagers pouvant l'utiliser le soir et le week-end; il y en a un seul actuellement, utilisé par le Service des achats.
– des abonnements individuels au porteur.

M. Moret ajoute que Mobility est partenaire de la Semaine de la mobilité.

*Pensez-vous que la Ville de Genève pourrait faire des économies en collaborant avec Mobility? Si oui, sous quelles formes et dans quels secteurs la collaboration avec Mobility pourrait-elle se développer à l'avenir?*

Avec le premier type de contrats, la Ville met à disposition une place de parc que Mobility paie. Cette formule est beaucoup plus rentable pour la Ville, pour des véhicules de tourisme qui circulent moins de 10 000 à 12 000 km/an. Dans la plupart des cas, l'économie est autour de 30%. La Ville souhaite remplacer tous ses véhicules de tourisme qui effectuent moins de 12 000 km/an par des véhicules de Mobility.

Par ailleurs, Mobility a semblé dire qu'elle n'avait pas besoin de promotion ni de garantie de déficit, qu'elle pouvait se débrouiller toute seule, en ne sollicitant l'aide de la Ville que pour trouver des places de parc pour ses véhicules. Malgré quelques refus de la part de Mobility dans le passé, M. Moret a demandé à la Gérance immobilière municipale de reprendre ce dossier pour essayer de trouver de nouvelles places. Il estime que c'est déjà une conséquence positive de la motion et note que Mobility est évidemment prête à payer ces places, qu'elle attend, dans des garages fermés, mais aussi à l'air libre.

*Constatant que la Ville est compétente pour formuler des propositions pour l'aménagement de son territoire, sur tout le domaine public, et que la proposition, telle qu'elle est formulée dans la motion, de créer des places destinées à Mobility sur tout le domaine public, et pas uniquement dans les parkings de la Ville, est donc bien de sa compétence.*

*Est-ce au Canton que revient la tâche d'approuver ou non les propositions de la Ville?*

M. Moret explique que, pour dégager des places à l'usage de Mobility sur la voie publique, la Ville doit faire des propositions au Canton et c'est l'Office cantonal de la mobilité qui décidera de créer ou de supprimer des places de stationnement. La Ville sera chargée d'appliquer ces décisions. Elle a donc la possibilité de demander à l'Etat de prévoir des places de parc pour Mobility.

M. Rossiaud rappelle que le but de la motion n'est pas de venir en aide financièrement à Mobility, mais de l'aider à développer le système d'auto-partage, la garantie de déficit servirait à mettre des voitures là où Mobility n'avait peut-être pas l'intention de tenter l'expérience.

M. Moret remarque que Mobility a un certain succès et que la meilleure façon de l'aider est de lui trouver des emplacements en ville de Genève et pas obligatoirement de lui octroyer une aide financière.

Un commissaire lui demande son avis sur les invites relatives à la promotion et à la garantie de déficit. M. Moret répond que, si la Ville de Genève conclut des contrats et met des places de parc à prix intéressant à disposition, elle aide déjà Mobility.

M. Rossiaud, motionnaire, est choqué par le manque d'objectif de développement de Mobility et demande s'il existe des objectifs mesurables en Ville de Genève. M. Moret lui répond que de tels objectifs sont envisageables, en tenant compte des différents paramètres temps et argent. Ces objectifs pourraient être que, chaque fois qu'un véhicule répondant au critère de véhicule de tourisme parcourant moins de 12 000 km/an doit être remplacé, il lui soit substitué un abonnement à Mobility. Ces objectifs seraient à la fois idéologiques et économiques.

**Séance du 21 février 2007**

La présidente ouvre la discussion sur les différents amendements proposés lors de la séance du 31 janvier 2007.

Un commissaire socialiste propose de supprimer la deuxième invite concernant la garantie de déficit.

M. Rossiaud propose de l'amender en précisant de «promouvoir l'auto-partage en concluant, *au besoin,* des contrats de garantie de déficit de trois ans avec l'entreprise Mobility sur ces places de parc, pour une durée de trois ans».

Une commissaire libérale souhaite modifier la première invite comme suit: «à définir, avec l'entreprise Mobility, *des* places de parc *en surface dans les quartiers à forte demande*».

Le motionnaire propose de modifier l'amendement libéral ainsi: «*un minimum de dix places, à des endroits divers de la ville de Genève à forte densité de voitures résidentes*».

La commissaire libérale maintient sa proposition.

Le représentant radical propose de supprimer la troisième invite. Il justifie cette suppression en expliquant que ce n'est pas à la Ville de Genève de faire de la promotion pour Mobility.

Un membre du groupe Alliance de gauche (SolidaritéS et Indépendants) pense que le représentant de Mobility, même s'il n'a pas été très clair, souhaitait que la Ville encourage cette démarche à certains endroits à forte densité automobile.

Une représentante libérale remarque que Mobility abondait dans le sens d'une action pas spécialement éducative, mais plutôt rentable.

*Votes*

Vote du premier amendement, qui modifie la première invite ainsi:

«– à définir, avec l'entreprise Mobility, *des* places de parc *en surface dans les quartiers à forte demande*».

Cet amendement est accepté par 9 oui (2 UDC, 3 L, 1 R, 1 DC, 2 S) contre 5 non (2 Ve, 2 AdG/SI, 1 S) et 1 abstention (T).

Vote du deuxième amendement, qui modifie aussi la première invite:

«– à définir, avec l'entreprise Mobility, *un minimum de* dix places de parc à des endroits divers de la ville de Genève à forte densité de voitures résidentes».

Cet amendement est refusé par 7 non (2 UDC, 3 L, 1 R, 1 DC) contre 5 oui (2 Ve, 2 AdG/SI, 1 S) et 3 abstentions (1 T, 2 S).

Vote du troisième amendement qui demande la suppression de la deuxième invite.

Cet amendement est accepté par 9 oui (2 UDC, 3 L, 1 R, 1 DC, 2 S) contre 5 non (2 Ve, 2 AdG/SI, 1 T) et 1 abstention (S).

Vote du quatrième amendement qui demande la suppression de la troisième invite.

Cet amendement est accepté par 8 oui (2 UDC, 3 L, 1 R, 1 DC, 1 T) contre 6 non (2 Ve, 2 AdG/SI, 2 S) et 1 abstention (S).

Comme cinquième amendement, M. Rossiaud, motionnaire, propose l'ajout d'une nouvelle invite:

«– à prendre des mesures rapides pour que les services de la Ville de Genève remplacent, autant que possible, une part de leur parc automobile par des contrats d'entreprise avec Mobility, permettant ainsi que d'autres personnes intéressées puissent bénéficier des véhicules réservés à la Ville de Genève lorsque celle-ci ne les utilise pas (soir, week-end, etc.)».

Cette nouvelle invite est acceptée par 9 oui (2 Ve, 3 S, 2 AdG/SI, 1 T, 1 R) et 6 abstentions (2 UDC, 1 DC, 3 L).

Le motionnaire propose un dernier amendement, le sixième, qui constitue aussi une nouvelle invite:

«– à demander au Conseil d'Etat de mettre des places de parc en surface sur le domaine public à la disposition de Mobility».

Cette nouvelle invite est refusée par 6 non (1 UDC, 1 R, 3 L, 1 DC) contre 5 oui (2 Ve, 2 AdG/SI, 1 S) et 4 abstentions (2 S, 1 UDC, 1 T).

*Vote de la motion M-607*

Mise aux voix, la motion amendée est acceptée par 11 oui (1 T, 3 S, 1 DC, 1 R, 3 L, 2 UDC) et 4 abstentions (2 Ve, 2 AdG/SI).

*PROJET DE MOTION AMENDÉE*

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

– à définir, avec l'entreprise Mobility, des places de parc en surface dans les quartiers à forte demande;
– à évaluer les effets de ces mesures après trois ans et à rendre un rapport au Conseil municipal;
– à prendre des mesures rapides pour que les services de la Ville de Genève remplacent, autant que possible, une part de leur parc automobile par des contrats d'entreprise avec Mobility, permettant ainsi que d'autres personnes intéressées puissent bénéficier des véhicules réservés à la Ville de Genève lorsque celle-ci ne les utilise pas (soir, week-end, etc.).

*Annexes:* pour plus d'informations sur Mobility, consulter le site www.mobility.ch