

Rapport de la commission des finances chargée d'examiner le projet de délibération du 27 novembre 2024 de M^{mes} et MM. Paule Mangeat, Joëlle Bertossa, Olivia Bessat-Gardet, Timothée Fontolliet, Théo Keel, Manuel Zwyszig, Amanda Ojalvo, Dalya Mitri Davidshofer, Brigitte Studer, Jules Lorenzi, Jean-Marie Mellana, Antoine Maulini, Valentin Dujoux, James Berclaz-Lewis et Ana Maria Barciela Villar: «Offrir une alternative à la propriété d'une voiture individuelle aux habitantes et habitants de la ville de Genève».

7 octobre 2025

Rapport de M. Maxime Provini.

Cette proposition a été renvoyée à la commission des finances lors de la séance plénière du Conseil municipal du 14 janvier 2025. La commission s'est réunie, sous les présidences de M^{me} Michèle Roulet et de M. Théo Keel, les 29 janvier, 8 avril, 27 mai, 9 et 23 septembre 2025. Les notes de séances ont été prises par M^{me} Maeva König, M. Nicola Nicastrò et M^{me} Alexia de Rougemont, que le rapporteur remercie pour la qualité de leur travail.

Préambule

Le projet de délibération PRD-368, déposé le 14 janvier 2025 par plusieurs élues et élus socialistes, vise à offrir une alternative à la propriété d'une voiture individuelle aux habitantes et habitants de la Ville de Genève.

Pour ce faire, il propose la mise en place d'un dispositif permettant aux personnes déposant volontairement la plaque d'immatriculation de leur véhicule de bénéficier d'un an à un service d'autopartage, tel que Mobility ou des alternatives équivalentes.

L'objectif annoncé est de favoriser la démotorisation volontaire dans un contexte marqué par l'augmentation de l'impôt cantonal sur les véhicules les plus polluants, tout en soutenant une mobilité urbaine plus durable et en libérant de l'espace public.

PROJET DE DÉLIBÉRATION

Exposé des motifs

Le 3 mars 2024, le peuple a adopté une nouvelle imposition des véhicules. Ce projet visait une imposition plus écoresponsable, objectif plébiscité par plus de 56% des Genevoises et des Genevois. Il en découle toutefois pour certains véhicules, notamment les plus anciens et polluants, une augmentation parfois considérable de l'impôt en question. Certes, la Ville de Genève n'a pas de marge de manœuvre s'agissant d'un impôt cantonal. Cependant, la commune peut proposer à ses habitantes et habitants une alternative à la propriété d'un véhicule motorisé privé.

En effet, dans la même logique de responsabilité environnementale que celle visée par la réforme, il y a lieu de réduire le nombre de véhicules motorisés privés. Une part importante de la population n'en possède d'ailleurs déjà pas. De plus, la population de la ville de Genève s'est clairement exprimée le 24 novembre 2024 contre une augmentation de l'emprise du trafic individuel motorisé en refusant à plus de 63% l'extension des autoroutes.

Parmi les personnes dont l'impôt auto subit une augmentation, il en existe sans doute un certain nombre qui, certes, possèdent un véhicule mais ne l'utilisent que de manière sporadique. Pour ces personnes l'augmentation d'impôt pourrait être une incitation à abandonner son véhicule privé. Il apparaît donc nécessaire de soutenir ces personnes pour franchir le pas, tout en leur permettant de disposer d'un véhicule en cas de besoin. A cet égard, l'autopartage offre souplesse et flexibilité. Il convient donc d'encourager cette forme de mobilité en proposant aux personnes déposant les plaques de leur véhicule privé une année d'abonnement gratuite à un système d'autopartage.

Considérant:

- la modification de l'impôt sur les véhicules adoptée par le peuple à plus de 56% le 3 mars 2024;
- que les nouveaux barèmes entraînent pour certains véhicules anciens et polluants une augmentation parfois considérable de l'impôt;
- que la Ville de Genève n'a pas de marge de manœuvre sur la question de l'impôt qui relève de la responsabilité du Canton, mais peut proposer des alternatives à ses habitantes et habitants;
- que, en suivant le même objectif de responsabilité environnementale visé par la réforme, il y a lieu de réduire le nombre de véhicules motorisés privés;
- que de nombreuses personnes possèdent un véhicule motorisé privé mais ne l'utilisent que de manière sporadique;

- qu’il existe des alternatives, telles que l’autopartage à la propriété d’un véhicule motorisé privé,

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l’article 30, alinéa 1, lettre e), de la loi sur l’administration des communes du 13 avril 1984;

sur proposition de plusieurs de ses membres,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 150 000 francs destiné à financer une année d’abonnement à un service d’autopartage à tout habitant de la Ville de Genève qui renonce à la propriété d’un véhicule individuel motorisé et en dépose les plaques auprès de l’Office cantonal des véhicules selon l’art. 424 de la loi générale sur les contributions publiques (LCP, D 3 05).

Art. 2. – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l’article premier au moyen d’emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 150 000 francs.

Séance du 29 janvier 2025

Audition de M^{me} Paule Mangeat, auteure du projet de délibération

Lors de la séance du 29 janvier 2025, la commission a entendu l’auteure du projet de délibération, qui a rappelé le contexte politique ayant motivé le dépôt de cet objet, notamment la controverse liée à la hausse de l’impôt cantonal sur les véhicules polluants.

Elle a expliqué que cette hausse pouvait inciter certains propriétaires à renoncer à leur véhicule individuel, soit par choix écologique, soit par contrainte financière. Le projet vise donc à accompagner ces personnes dans cette transition en leur offrant un abonnement gratuit à un service d’autopartage pendant une année.

Elle a précisé que, selon leurs estimations, environ 1000 personnes pourraient être concernées, pour un coût annuel de 150 francs par abonnement, soit un crédit total d’environ 150 000 francs.

Questions des commissaires

Sur le nombre de bénéficiaires potentiels et la capacité de la flotte d'autopartage, un commissaire a demandé si des estimations concrètes avaient été réalisées.

L'auteure a indiqué que le parti socialiste tablait sur environ 1000 personnes concernées, et que le programme devait être compris comme une mesure d'encouragement ciblée, non comme un changement massif de paradigme. Elle a reconnu que la disponibilité de véhicules en autopartage pouvait constituer une limite, mais que la concurrence entre prestataires devait aussi jouer un rôle.

Concernant la composition des signataires du projet de délibération, un commissaire a souhaité savoir combien d'entre eux possédaient un véhicule individuel.

L'auteure a répondu que la majorité des signataires (environ 80%) ne possédaient pas de voiture et que plusieurs avaient une longue expérience de la mobilité alternative.

Sur la compatibilité du dispositif avec la politique fiscale cantonale, un commissaire a demandé si la Ville avait les compétences nécessaires pour intervenir en complément de l'impôt cantonal.

L'auteure a précisé que la Ville ne pouvait pas agir sur la fiscalité elle-même, mais qu'elle pouvait proposer un encouragement financier pour accompagner les habitants qui décideraient de déposer leurs plaques à cause de la hausse de l'impôt cantonal.

Sur la communication et la mise en œuvre, un commissaire a interrogé l'auteure sur la manière dont les habitantes et habitants seraient informés de la mesure.

Celle-ci a expliqué que l'information passerait par les canaux habituels de la Ville (site internet, réseaux sociaux, journaux municipaux), ainsi que par une campagne ciblée au moment de la mise en place du dispositif.

Sur l'adéquation de la mesure avec les besoins spécifiques de certains publics, un commissaire a soulevé la situation des familles monoparentales, des personnes âgées ou à mobilité réduite, pour lesquelles la voiture reste souvent indispensable.

L'auteure a répondu que le dispositif était volontaire et ciblait uniquement les personnes souhaitant ou devant déjà renoncer à leur véhicule, et ne visait pas à imposer une transition à des publics dépendants de la voiture.

Sur l'efficacité incitative de la subvention, plusieurs commissaires ont débattu de la pertinence du montant de 150 francs pour convaincre des automobilistes d'abandonner leur voiture.

L'auteure a reconnu que le montant était symbolique et ne suffisait pas à lui seul à provoquer une démotorisation massive, mais qu'il s'agissait d'un levier

d'accompagnement pour des personnes déjà enclines à faire ce choix. Elle a insisté sur l'importance du signal politique envoyé et sur le rôle de relais que la Ville pouvait jouer dans cette transition.

Votes

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

Séance du 8 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^{me} Julie Perrenoud, chargée de projets à l'Agenda 21 – Ville durable (A21)

M. Gomez a commencé par rappeler que la proposition en question s'inscrit dans un contexte de transformation profonde des pratiques de mobilité en ville, marqué par la réduction progressive du trafic individuel motorisé, le développement des alternatives, comme l'autopartage et la mobilité douce, ainsi que par la hausse récente de l'impôt cantonal sur les véhicules les plus polluants.

Il a souligné que l'autopartage représentait un levier significatif pour réduire la pression automobile sur l'espace public. A cet égard, il a cité plusieurs études:

- Une étude nationale menée en France estimant qu'un véhicule en autopartage peut remplacer entre cinq et huit voitures privées, libérant ainsi entre une et trois places de stationnement en voirie.
- Une étude récente sur la mobilité urbaine montrant que 11% des déplacements en voiture ne dépassent pas 1 km, 28% ne dépassent pas 2 km et 61% ne dépassent pas 5 km, ce qui illustre le potentiel de substitution par d'autres modes de déplacement.

M. Gomez a également évoqué une rencontre tenue en début de législature avec Mobility, durant laquelle la société avait souligné le besoin de disposer de places de stationnement visibles et bien situées, indispensables à l'expansion de l'autopartage. Mobility estime en effet que chaque véhicule de sa flotte à Genève permet de remplacer jusqu'à 16 voitures privées stationnées dans les rues.

Il a par ailleurs mentionné le projet «Déclic Mobilité», qui devait débiter en mai 2025. Ce programme pilote vise à inviter une quarantaine de personnes à renoncer temporairement à leur voiture ou à leur moto, en échange d'un abonnement aux transports publics et d'un accès facilité à d'autres solutions de mobilité (par exemple, location de vélos électriques).

Selon lui, ce projet devait fournir des données utiles pour affiner la proposition du projet de délibération.

Questions des commissaires

Un commissaire a demandé si la Ville disposait d'éléments chiffrés permettant d'évaluer l'impact potentiel d'une telle mesure sur la réduction du parc automobile en ville.

M. Gomez a répondu que les données disponibles restaient encore partielles, mais que les différentes études et projets pilotes laissaient penser qu'un effet incitatif mesurable existait, notamment pour des automobilistes déjà hésitants à conserver leur véhicule.

Un commissaire a interrogé M. Gomez sur la coordination entre Ville, Canton et prestataires privés pour mettre en œuvre ce type de mesures.

M. Gomez a indiqué que la collaboration avec Mobility, la Fondation des parkings (FdP) et les Transports publics genevois (TPG) était déjà engagée dans le cadre de différents projets, et qu'il n'y avait pas de contradiction de compétences entre Ville et Canton. La Ville peut soutenir et faciliter ces transitions en complément de la fiscalité cantonale.

Un commissaire s'est intéressé à la question des emplacements de stationnement, en particulier en surface.

M. Gomez a reconnu que le manque de places visibles constituait un frein important au développement de l'autopartage. Il a expliqué que la FdP gérait la majorité des emplacements utilisés et que des discussions étaient en cours pour en créer de nouveaux, notamment dans le cadre de projets de pôles de mobilité.

Un commissaire a demandé si l'autopartage pouvait convenir à des familles ou à des ménages qui utilisent intensivement leur voiture.

M. Gomez a répondu que cette mesure ne s'adressait pas en priorité à ce public, mais plutôt à des ménages dont l'usage est occasionnel, pour lesquels le coût fixe d'un véhicule privé n'est plus rationnel. L'idée est de faciliter une bascule progressive, pas de remplacer la voiture pour tous.

Un commissaire a souhaité savoir si d'autres options de mobilité auraient pu être envisagées plutôt que de se concentrer exclusivement sur l'autopartage.

M. Gomez a précisé que le projet de délibération avait volontairement choisi de cibler un dispositif unique, simple et administrativement gérable, mais que d'autres instruments existaient (bons pour vélos, abonnements TPG, etc.) et pourraient être envisagés dans d'autres cadres.

Un commissaire a demandé si la Ville avait évalué le coût administratif de gestion du dispositif, notamment la vérification que les bénéficiaires aient effectivement déposé leurs plaques.

M. Gomez a indiqué qu'il s'agissait d'un point opérationnel à affiner. Il a évoqué la possibilité de déléguer certaines tâches à des prestataires (par exemple Mobility), afin d'éviter une lourdeur administrative.

Discussion et vote

Un commissaire propose l'audition de Mobility.

Mise aux voix, l'audition de Mobility pour le projet de délibération PRD-368 est acceptée à l'unanimité.

Séance du mardi 27 mai 2025

Audition de M^{me} Stéphanie Gonzalez, porte-parole Suisse romande, et de M. Luca Borra, responsable de région de Mobility Société coopérative

M. Borra a tout d'abord rappelé brièvement l'histoire de la coopérative. Mobility est née en 1987, lorsque sept fondateurs ont acheté une voiture rouge en commun dans le canton de Nidwald. Cette initiative s'est rapidement étendue: une coopérative similaire est apparue dans la région zurichoise la même année, puis toutes les coopératives suisses ont fusionné en 1997 sous la bannière Mobility. Aujourd'hui, Mobility reste une coopérative détenue à 100% par ses sociétaires, très impliqués dans la gouvernance.

Il a souligné la forte croissance de Mobility à Genève ces dernières années. La flotte genevoise compte actuellement environ 170 véhicules répartis sur 44 emplacements, avec une équipe locale de sept collaborateurs pour l'entretien et la logistique. Un quart de la flotte est déjà électrifiée et des projets sont en cours pour augmenter cette proportion.

Mobility compte près de 13 000 abonnés dans le canton, dont une grande partie en ville de Genève. En Suisse, 92% des utilisateurs ont également un abonnement aux transports en commun, ce qui démontre une mobilité « combinée » entre le train et le covoiturage.

M^{me} Gonzalez a conclu en indiquant que Mobility connaît une croissance d'environ 25% en trois ou quatre ans à Genève, tant en nombre d'utilisateurs qu'en nombre de véhicules. Elle a évoqué plusieurs partenariats locaux avec les TPG, la Fondation Nomads et d'autres acteurs pour créer de futurs pôles de mobilité regroupant divers services (transports publics, autopartage, vélos, etc.).

Elle a également mentionné des projets pilotes, comme «Un mois sans ma voiture», lancé début mai par les villes de Genève et Carouge, qui a impliqué environ 80 participants remettant temporairement leur clé en échange d'une utilisation gratuite de Mobility et d'autres services.

Données chiffrées et fonctionnement

M^{me} Gonzalez a présenté les résultats d'une enquête menée auprès de plus de 5000 clients:

- en moyenne nationale, une voiture Mobility remplace 18 véhicules privés;
- à Genève, ce chiffre monte à 21 véhicules privés remplacés par voiture Mobility, grâce à la densité urbaine et à l'offre de transports publics.

Elle a souligné que la flotte Mobility émet en moyenne 30% de CO₂ en moins que la moyenne suisse, en raison de la motorisation plus récente et de la part croissante de véhicules électriques.

M. Borra a ensuite détaillé la structure tarifaire.

Abonnement Mobility Plus: 9,90 francs par mois, activation à 39 francs, puis tarifs horaires et kilométriques (environ 2 à 3 francs/h et 0,60 à 0,80 franc/km selon le véhicule).

Abonnement Mobility Easy: sans frais mensuels, mais avec tarifs plus élevés à l'usage.

Formule sociétaire: achat d'une part sociale de 1000 francs et activation à 250 francs, avec avantages tarifaires.

Il a comparé ces coûts avec ceux d'une voiture privée: selon le Touring Club Suisse (TCS), une voiture neuve coûte en moyenne 11 000 francs/an, une voiture d'occasion 6000 à 7000 francs/an. Mobility, selon lui, reste très compétitif pour les usages occasionnels.

Il a également précisé que Mobility mise fortement sur la digitalisation: l'application permet de réserver, d'ouvrir le véhicule, de signaler un dommage et de gérer toute la location sans clé physique.

Questions des commissaires

Sur l'impact de la mesure proposée (PRD-368)

Un commissaire a demandé quelle serait la portée réelle d'un crédit de 150 000 francs pour Mobility.

M^{me} Gonzalez a répondu que Mobility soutient ce type d'initiatives et qu'un tel crédit pourrait constituer un levier pertinent pour encourager l'adoption de l'autopartage. Elle a précisé que Mobility n'avait pas d'exclusivité et qu'une ouverture à d'autres prestataires serait bienvenue.

Sur la disponibilité d'emplacements

Un commissaire a interrogé les représentants sur les difficultés à trouver des emplacements supplémentaires à Genève.

M. Borra a confirmé que la rareté des places bien situées était un obstacle. Les emplacements en surface, proches des transports publics, sont les plus efficaces, mais souvent supprimés au profit de parkings souterrains, moins visibles. Il a insisté sur l'importance de la visibilité pour attirer de nouveaux usagers.

Sur l'électrification

Un commissaire a demandé quels étaient les objectifs de développement de la flotte électrique.

M. Borra a répondu que Mobility visait une flotte 100% électrique d'ici 2035. Il a noté que la Ville de Genève pourrait jouer un rôle en facilitant l'installation de bornes de recharge dans des emplacements visibles.

Sur la gestion administrative du dispositif

Un commissaire a demandé si Mobility pourrait gérer la partie administrative liée au contrôle de l'éligibilité (dépôt des plaques).

M. Borra a confirmé que Mobility avait déjà mené ce type d'opérations dans d'autres cantons (par exemple Vaud et Saint-Gall) et pourrait parfaitement gérer cette partie technique, en coordination avec la Ville.

Sur la clientèle cible

Un commissaire a demandé quels profils d'usagers étaient les plus susceptibles de basculer vers l'autopartage.

M^{me} Gonzalez a répondu qu'il s'agit principalement d'urbains avec un usage occasionnel de la voiture, souvent de jeunes adultes ou des familles avec un bon accès aux transports publics. Elle a également mentionné que convaincre une personne qui n'a jamais possédé de voiture est plus facile que de convaincre quelqu'un d'abandonner la sienne.

Sur le taux de remplacement de véhicules

Un commissaire a demandé pourquoi le ratio est plus élevé à Genève (21 contre 18 en moyenne).

M. Borra a expliqué que la densité urbaine et la qualité des transports publics permettent de remplacer plus efficacement des véhicules privés dans les villes comme Genève ou Bâle.

Sur les partenariats avec les collectivités

Un commissaire a souhaité connaître les types de partenariats possibles avec des communes.

M^{me} Gonzalez a cité plusieurs exemples: subventions de démarrage, mise à disposition de places, cofinancement d'infrastructures électriques, accords tarifaires. Elle a mentionné des partenariats existants dans la Broye, à Bulle ou à Bâle.

Discussion et suite des travaux

Un commissaire propose que la commission procède à l'audition de la Fondation Modus, qui a la charge du projet Déclic Mobilité.

Un commissaire exprime le souhait d'auditionner également la FdP.

Un commissaire s'interroge sur la pertinence d'entendre la Fondation Modus, en demandant si cette audition ne risquerait pas d'être une redite de ce qui vient d'être exposé par Mobility.

Un commissaire répond que cela n'a rien à voir, en soulignant que la Fondation Modus est une institution publique.

Une commissaire précise que la Fondation Modus est une structure qui développe divers projets et qui dispose d'un laboratoire d'innovation. Elle explique qu'elle regroupe un panel diversifié de professionnels, dont des économistes et des chercheurs, travaillant sur différentes problématiques liées à la mobilité.

Votes

Mise aux voix, l'audition de la Fondation Modus pour le projet de délibération PRD-368 est acceptée à l'unanimité.

Mise aux voix, l'audition de la Fondation des parkings est acceptée par 13 oui (1 EàG, 4 S, 2 Ve, 1 MCG, 2 LC, 2 PLR, 1 UDC) contre 1 non (Ve) et 1 abstention (PLR).

Séance du 9 septembre 2025

Audition de M. Guillaume Drevon, directeur de la Fondation Modus et de M. Patrick Saudan, président du Conseil de fondation de la Fondation Modus

Présentation de la fondation et de ses missions

M. Saudan a ouvert la séance en remerciant la commission pour son invitation et présente la Fondation Modus. Il a précisé que la fondation est privée, mais d'utilité publique, financée par la fondation Wilsdorf, et qu'elle a pour mission de favoriser la décarbonation de la mobilité à Genève en soutenant ou en incubant des initiatives innovantes.

M. Drevon a ensuite détaillé les trois grands axes d'action de la Fondation:

- soutenir les acteurs existants, en apportant des ressources financières et un accompagnement méthodologique;
- mettre en réseau des partenaires qui ne collaborent pas habituellement, afin de créer des synergies;
- expérimenter de nouvelles pratiques de mobilité et évaluer leurs impacts de manière scientifique et objective.

Il a également présenté les cinq outils développés par Modus pour agir dans le domaine de la mobilité:

- un laboratoire pour les expérimentations;
- une plateforme réunissant les acteurs;
- une fabrique des imaginaires pour la communication;
- une plantation en lien avec la Fondation genevoise pour l'innovation technologique (FONGIT) pour encourager de nouvelles entreprises;
- une bibliothèque pour capitaliser les connaissances acquises.

Présentation du projet Déclic Mobilité

M. Drevon a ensuite présenté en détail le projet pilote Déclic Mobilité, lancé au printemps 2025 en partenariat avec le Département cantonal de la mobilité et les villes de Genève et Carouge.

L'objectif du projet était de proposer à des volontaires de vivre un mois sans voiture, tout en testant différentes alternatives de mobilité (transports publics, vélos, autopartage, livraison à domicile, etc.).

Le recrutement s'est fait via les réseaux sociaux et la presse: plus de 200 personnes se sont portées candidates. Après une phase de sélection visant à cibler des profils réellement dépendants de la voiture, 72 participants ont été

retenus. L'expérience s'est déroulée du 3 mai au 3 juin 2025, et comportait trois étapes:

- lancement et remise du «kit mobilité», d'une valeur de 700 francs par participant, comprenant des abonnements aux TPG, un abonnement général découverte, des locations de vélos électriques ou cargos, ou encore des services de livraison;
- phase d'expérimentation d'un mois avec suivi GPS via l'application Movus et autoquestionnaires;
- débriefing et évaluation.

M. Drevon a insisté sur la méthodologie: en plus des questionnaires autoadministrés, un tracking GPS avant, pendant et après le défi a permis d'objectiver les changements de comportements. Plus des trois quarts des participants ont accepté ce suivi.

Résultats de l'expérimentation

Les premiers résultats, selon M. Drevon, sont très encourageants:

- 12% des participants n'ont rien changé à leur comportement;
- 20% ont déclaré vouloir abandonner leur voiture individuelle;
- 65% souhaitent réduire significativement leur usage de la voiture.

Objectivement, les données GPS ont montré:

- une division par quatre des émissions de CO₂;
- une division par six des distances parcourues en voiture;
- un doublement de l'usage du vélo;
- un triplement de l'usage des transports publics.

Il a également observé une contraction géographique des activités quotidiennes, les participants ayant privilégié des destinations plus proches de leur domicile, sans pour autant renoncer à certaines activités de loisirs accessibles en transports publics.

M. Saudan a toutefois appelé à la prudence: ces résultats sont issus d'un échantillon restreint et doivent être confirmés par l'élargissement prévu au printemps 2026 à 200-300 participants.

Questions des commissaires

Sur le ciblage des participants

Un commissaire a demandé comment Modus avait évité les effets d'aubaine, c'est-à-dire que des personnes déjà convaincues par la mobilité douce profitent de prestations gratuites sans réel changement.

M. Drevon a répondu que le protocole de sélection était strict: les personnes engagées politiquement ou déjà démotorisées n'étaient pas retenues. Les participants devaient prouver une dépendance effective à la voiture (usage régulier, possession d'un véhicule, etc.).

Sur les résultats différenciés selon les profils sociaux

Un commissaire s'est interrogé sur les effets selon le genre ou la composition familiale.

M. Drevon a répondu que les femmes sont légèrement plus enclines à réduire leur usage, alors que les familles rencontrent plus de difficultés structurelles pour renoncer à la voiture.

Sur l'autopartage

Un commissaire a souhaité savoir quelle place l'autopartage avait dans les choix des participants.

M. Drevon a répondu que l'autopartage a été peu sollicité, derrière l'abonnement général et le vélo électrique, ce qui interroge sur la pertinence de concentrer une mesure publique uniquement sur cette option.

Sur l'effet du montant proposé par le projet de délibération PRD-368

Un commissaire a demandé si une subvention de 150 francs pouvait avoir un impact réel.

M. Saudan a répondu qu'avec une telle somme, il serait possible de toucher entre 1500 et 2000 personnes, mais qu'il faudrait mettre en place un suivi rigoureux pour éviter les effets d'aubaine.

Sur la complémentarité avec le projet de délibération PRD-368

Un commissaire a interrogé les auditionnés sur la pertinence de la proposition socialiste au regard des enseignements de Déclic Mobilité.

M. Saudan a reconnu que l'objectif du projet de délibération était cohérent dans son intention, mais que le ciblage exclusif sur l'autopartage risquait de «manquer sa cible», puisque ce n'est pas la solution privilégiée dans la pratique par les usagers.

Sur la pérennité des changements de comportements

Un commissaire a demandé si les changements observés se maintenaient dans le temps.

M. Drevon a expliqué que le suivi post-expérimentation montrait que la majorité des participants avaient intégré au moins une partie des nouvelles habitudes, mais que la consolidation dans la durée dépendait de la disponibilité des alternatives dans leur quartier (transports publics, vélos, autopartage).

Séance du 23 septembre

Audition de M. Damien Zuber, directeur général de la Fondation des parkings (FdP)

Le président rappelle que cette audition s'inscrit dans le cadre de l'examen de la politique relative aux emplacements dédiés à l'autopartage, en lien avec les objectifs de démotorisation et de soutien à la mobilité partagée.

M. Zuber présente tout d'abord la mission de la Fondation, qui est de favoriser l'autopartage et de soutenir la transition vers une mobilité plus durable. Il indique que la Fondation héberge environ 140 véhicules Mobility dans 27 parkings, soit près de la moitié de la flotte cantonale, et qu'elle applique une tarification préférentielle pour favoriser ce développement.

La Fondation encourage également Mobility à électrifier sa flotte: 40% des véhicules Mobility installés dans leurs parkings sont déjà électriques. Elle participe financièrement aux raccordements et aux installations électriques, pour un montant de quelques milliers de francs par place, financés par les loyers. L'objectif est d'augmenter significativement cette offre.

Questions des commissaires

A une question du président, M. Zuber précise que la Fondation n'accueille pas directement d'autres coopératives dans ses parkings, mais qu'elle est ouverte à d'autres formes de mobilité partagée. Il cite notamment Codhality aux Gazo-mètres et aux Vergers, ainsi qu'un projet avec l'association CoMob, visant à développer une flotte partagée en collaboration avec Mobility.

Sur la gouvernance et les soutiens financiers

Un commissaire demande quelle est la part de l'Etat et des communes dans la Fondation, ainsi que le montant des aides accordées à Mobility.

M. Zuber explique que la Fondation détient 60% de Parking de la Place de Cornavin SA afin de pouvoir piloter le projet de pôle de mobilité en tant qu'acteur public. Les tarifs préférentiels ne sont pas chiffrés globalement; il s'agit principalement de réductions négociées pour encourager l'installation de véhicules Mobility. Il souligne que les parkings ne sont pas saturés, ce qui facilite cette politique incitative.

Sur l'électrification

Un commissaire interroge sur l'électromobilité.

M. Zuber indique que les efforts ont été concentrés sur les parkings de Cornavin et de Plainpalais, non saturés, et que la Fondation soutient l'installation de bornes afin de répondre aux objectifs cantonaux.

Sur la part de marché et l'impact de la mesure

Un commissaire demande quelle est la part de marché de Mobility dans les parkings de la Fondation, l'impact de la hausse de l'impôt cantonal sur les véhicules, et l'effet du crédit de 150 000 francs envisagé par le projet de délibération.

M. Zuber répond que Mobility dispose de 284 véhicules dans le canton, dont 174 en ville de Genève. La Fondation héberge 138 véhicules, soit environ 50% du marché cantonal. La hausse de l'impôt n'a pas eu d'impact mesurable sur leur chiffre d'affaires. Concernant le crédit, il estime qu'il permettrait de financer environ 945 abonnements Mobility (sur la base de 158 francs par abonnement).

Sur la disponibilité de places

Un commissaire demande quels parkings sont saturés et la capacité d'accueil des nouveaux véhicules Mobility.

M. Zuber indique que le taux moyen d'occupation est de 84%, avec des variations selon les sites. Des parkings comme Saint-Antoine ou les Gazomètres sont saturés, mais d'autres disposent de marges de manœuvre. L'installation de véhicules Mobility est priorisée.

Sur la gouvernance et la politique tarifaire

Un commissaire interroge sur la composition de la Fondation, la politique tarifaire et les choix de la Ville en matière d'électromobilité.

M. Zuber décrit la structure du Conseil (16 membres, dont 6 désignés par le Conseil d'Etat, 2 par la Ville, etc.) et le rôle du Canton dans la définition de la politique via le plan d'action du stationnement et la convention d'objectifs. Il précise que la Ville n'a pas souhaité installer de bornes sur la voie publique, mais qu'elle soutient l'équipement dans les parkings en ouvrage.

Sur la rotation et l'effet de l'autopartage

Un commissaire questionne l'impact réel en termes de kilomètres parcourus et de rotation des véhicules Mobility.

M. Zuber explique que ces véhicules sont plus utilisés, mais qu'ils occupent moins d'espace, car ils remplacent jusqu'à 21 véhicules privés et sont tarifés à l'usage, ce qui limite les déplacements superflus.

Sur les liens avec Modus et l'incitation

Un commissaire demande s'il est nécessaire d'imposer la suppression du véhicule privé pour bénéficier d'un abonnement Mobility.

M. Zuber répond que toutes les mesures incitatives sont bonnes, mais qu'il n'est pas nécessaire d'imposer une contrainte pour commencer. Une approche progressive peut être pertinente politiquement et socialement.

Prises de position et votes

Le président demande si les commissaires souhaitent écouter les prises de position et voter ce soir, ou alors reporter le vote.

Un commissaire libéral-radical souhaite voter ce soir. Il propose deux amendements.

Un commissaire socialiste ajoute que son groupe a également un amendement.

Un commissaire du Mouvement citoyen genevois préfère reporter le vote s'il y a des amendements.

Le commissaire socialiste répond que leur amendement est simple. Il ajoute que si le vote est reporté, cet objet ne sera plus traité durant un mois. Il rappelle que c'est la dernière séance pour cela avant le budget.

Le président propose de voter sur le fait de voter cet objet le soir même ou non.

Mis aux voix, le vote du projet de délibération PRD-368 le soir même est accepté par 9 oui (4 S, 2 Ve, 2 PLR, 1 UDC) contre 3 non (1 MCG, 2 LC-VL) et 1 abstention (EàG-UP).

Le président propose que les amendements soient présentés dans les prises de position. A la suite des réactions des commissaires, il ajoute que les amendements seront proposés d'abord.

Un commissaire libéral-radical présente le premier amendement, qui est de transformer le projet de délibération en motion et donc de le remplacer en une invite unique, qui serait: «Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à organiser des campagnes de communication en partenariat avec le Canton et les différents acteurs et actrices de la mobilité en ville de Genève afin de promouvoir les solutions d'autopartage aux habitants et habitantes de la ville». Il ajoute que, si ce projet de délibération n'est pas transformé en motion, le Parti libéral-radical le refusera.

Le président demande quel est l'amendement du Parti socialiste.

Un commissaire du Parti socialiste souhaite ajouter un article 3: «Le Conseil administratif présentera, après un an, un bilan de la mesure.»

Un commissaire de l'Union démocratique du centre trouve l'amendement du Parti libéral-radical trop ambitieux. Il propose l'amendement suivant: «Que la Ville de Genève fasse la promotion des solutions d'autopartage dans *Vivre à Genève*».

Un commissaire d'Ensemble à gauche – Union Populaire exprime son mécontentement. On lui avait annoncé des amendements rapides à traiter. Or, il y a deux amendements généraux qui doivent être traités en procédure accélérée. Cela est ridicule.

Une commissaire du Parti libéral-radical souligne qu'un vote a eu lieu à propos de la tenue de ce vote.

Le commissaire d'Ensemble à gauche – Union Populaire répond que ce vote a eu lieu sur la base d'arguments de mauvaise foi. Il ajoute que si des amendements importants existent, par honnêteté de débat, ceux-ci doivent être transmis par écrit. Il est contre les amendements du Parti libéral-radical et pour l'amendement du Parti socialiste.

Un commissaire socialiste ajoute qu'il espère que leur amendement sera accepté et que le Parti socialiste soutiendra le projet de délibération comme présenté.

Un commissaire du Centre – Vert’Libéraux soutient la proposition d’amendement du Parti libéral-radical. Sans cela, le projet de délibération sera refusé, amendé ou non. Il estime qu’un crédit obligatoire de 150 000 francs va trop loin, même si le principe est bon. Il trouve que la gauche a tendance à vouloir dépenser trop d’argent. Il estime que le projet de délibération aurait pu être trouvé pour que la Ville ne débourse pas à nouveau. Il craint que, si ce le projet de délibération passe, davantage de dépenses soient faites, puisqu’il s’agit ici d’un essai pilote. Une motion serait un meilleur moyen pour faire avancer les choses, connaissant la sensibilité politique du Conseil administratif actuel.

Le commissaire de l’Union démocratique du centre retire sa proposition d’amendement, donc de promouvoir des solutions d’autopartage dans le *Vivre à Genève*, au profit de l’amendement du Parti libéral-radical.

Une commissaire du Mouvement citoyen genevois votera la proposition du Parti libéral-radical, amendée ou non. Sinon, le projet de délibération sera refusé.

Un commissaire pour les Vert-e-s souligne que le projet de délibération met en place des mécanismes qui amènent un aspect pédagogique du changement de comportements. Transformer cela en motion diminue sensiblement cet intérêt. Il existe des technologies mises en place pour réduire les émissions de CO₂, notamment pour la mobilité. L’approche du projet de délibération permet d’offrir des abonnements, un aspect qui prend du temps, mais est pédagogique. C’est cela que les Vert-e-s soutiennent, et son groupe maintient donc sa position de soutien au projet de délibération initial.

Un commissaire socialiste propose de changer le texte en motion, mais sans en changer le contenu.

Le président dit que cela n’est pas possible, puisqu’il y a un montant et des articles. Il propose que l’amendement soit proposé en plénière.

Un commissaire d’Ensemble à gauche – Union Populaire explique que l’amendement le plus éloigné doit être voté en premier, en l’occurrence l’amendement du Parti libéral-radical.

Mise aux voix, la transformation du projet de délibération PRD-368 en motion est acceptée par 8 oui (2 LC, 2 PLR, 2 UDC, 2 MCG) contre 7 non (4 S, 2 Ve, 1 EàG).

Mis aux voix, l’amendement général de la motion transformé comme suit: «Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à organiser des campagnes de communication en partenariat avec le Canton et les différents acteurs et actrices de la mobilité en ville de Genève afin de promouvoir les solutions d’autopartage aux habitants et habitantes de la ville» est accepté par 8 oui (2 LC, 2 PLR, 2 UDC, 2 MCG) contre 7 non (4 S, 2 Ve, 1 EàG).

Un commissaire demande si le terme retenu est bien celui de «solutions».

Le président répond par l’affirmative.

Le président met au vote la motion telle qu’amendée, qui est refusée par 9 non (4 S, 2 Ve, 1 EàG, 2 UDC) contre 6 oui (2 LC, 2 PLR, 2 MCG).

PROJET DE MOTION AMENDÉE REFUSÉE

LE CONSEIL MUNICIPAL,

invite le Conseil administratif à organiser des campagnes de communication en partenariat avec le Canton et les différents acteurs et actrices de la mobilité en Ville de Genève afin de promouvoir les solutions d’autopartage aux habitants et habitantes de la Ville.