

Rapport de la commission de la sécurité, du domaine public, de l'information et de la communication chargée d'examiner la motion du 27 avril 2022 de M^{mes} et MM. Théo Keel, Olivia Besat-Gardet, Timothée Fontolliet, Oriana Brücker, Olivier Gurtner, Christel Saura, Salma Selle, Pierre-Yves Bosshard, Amanda Ojalvo, Dalya Mitri Davidshofer, Paule Mangeat, Bineta Ndiaye, Ahmed Jama et Dorothee Marthaler Ghidoni: «Le retrofit comme solution écologique et économique pour transformer le parc de véhicules thermiques de l'administration municipale en véhicules électriques».

6 juin 2023

Rapport de M. Alain Miserez.

Cette motion a été renvoyée à la commission de la sécurité, du domaine public, de l'information et de la communication par le Conseil municipal lors de la séance plénière du 2 novembre 2022. La commission l'a étudiée, lors des séances des 15 décembre 2022 et 6 avril 2023, sous la présidence de M. Maxime Provini. Les notes de séances ont été prises par M^{me} Coralie Seydoux, que le rapporteur remercie pour la qualité de son travail.

PROJET DE MOTION

Considérant:

- la nécessité que les véhicules utilisés par l'administration municipale soient propres afin de baisser les émissions de CO₂, et de montrer l'exemple en tant que municipalité, dans la droite ligne de la Stratégie climat de la Ville de Genève;
- le coût élevé actuellement des hydrocarbures, qui risque de continuer à augmenter à l'avenir, et l'urgence de s'en extraire;
- «la future demande de crédit pour le renouvellement et l'acquisition de véhicules et d'engins de l'administration municipale», prévue pour être déposée en 2022, dont «les budgets prévisionnels seront définis afin que la majorité des véhicules et engins soient achetés en motorisation électrique»¹;
- que le retrofit, qui consiste à transformer les véhicules en remplaçant le moteur thermique par un moteur électrique, est la meilleure solution sur les plans écologique et économique puisqu'elle n'implique pas l'achat d'un nou-

¹ Réponse du Conseil administratif à la QE-620 du 17 novembre 2021 de M. Théo Keel.

veau véhicule avec le coût écologique et économique qui s'en suit mais le simple remplacement du moteur et son adaptation au véhicule en question;

- l'étude de l'Agence de la transition écologique (ADEME), en France, selon laquelle dans le cas de la transformation d'une citadine, le retrofit «permettrait de réduire de 66% les émissions de CO₂ par rapport au scénario de conservation d'un véhicule diesel et de 47% par rapport à l'achat d'un véhicule électrique neuf»¹;
- que cette technique doit être propagée et répandue à d'autres acteurs publics et privés, non seulement pour les raisons évoquées précédemment, mais aussi pour réaliser des économies d'échelle, le coût de cette technique baissant avec l'augmentation de la production et le développement d'une filière;
- que cette technique peut s'inscrire dans l'économie circulaire, en diminuant la consommation effrénée de matières premières et en allongeant la durée de vie de véhicules voués à disparaître et à être remplacés par du neuf,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

- à étudier la solution du retrofit pour transformer les véhicules utilitaires et de tourisme thermiques recourant à des hydrocarbures de la Ville en véhicules électriques quand cela est possible;
- à informer et sensibiliser les artisans et commerçants de la Ville de Genève, ainsi que les autres communes du canton voire d'autres cantons de la possibilité du retrofit pour rendre propres leurs véhicules utilitaires.

Séance du 15 décembre 2022

Audition de M. Théo Keel, motionnaire

M. Keel explique que le retrofit consiste à remplacer un moteur thermique par un moteur électrique. En faisant cela, la carcasse est gardée et l'ensemble de la voiture n'a pas besoin d'être changée, seulement le moteur. Il explique que c'est à la base des pratiques individuelles de collectionneurs qui remplacent leur moteur thermique par un moteur électrique. Il indique que cela a été développé principalement par des startups françaises; il cite en exemple Retrofuture et TOLV (ex-Phoenix Mobility).

Il cite également Revive, marque suisse. Il indique que Retrofuture a des succursales en Suisse mais qu'il est sinon difficile d'estimer la présence du retrofit dans notre pays; présence qui semble plutôt faible et se cantonner à des garages indépendants.

¹ Agence de la transition écologique (ADEME), *Transformer les véhicules thermiques en véhicules électriques: quelles conditions nécessaires à un «retrofit» économe, sûr et bénéfique pour l'environnement?*, 19 mai 2021.

M. Keel montre une vidéo de la RTS et précise qu'elle date de 2020. Il explique qu'en France, avant 2020, il était interdit de faire du retrofit au niveau des homologations. En France, la pratique est maintenant subventionnée et soutenue. Il revient sur l'âge des véhicules et indique que si c'est un vieux véhicule et que la carcasse a besoin de trop de réparations ce ne sera pas intéressant. La meilleure utilisation du retrofit peut se faire plutôt sur des véhicules qui datent de cinq à dix ans. Il raconte qu'un rapport a été fait par l'Agence de la transition écologique française (ADEME) et les résultats montrent que c'est la solution la plus pertinente pour répondre aux enjeux climatiques et réduire l'usage de matières premières.

Il précise qu'il ne faut toutefois pas oublier qu'il y a également des polluants dans les pneus et la mécanique et que ceux-ci ne pourront pas disparaître, bien qu'une baisse puisse se faire ressentir au niveau de la mécanique. Il précise que pour une citadine il y a une baisse de 66% des émissions par rapport à un véhicule diesel et de 47% par rapport à l'achat d'un véhicule neuf électrique. Pour les véhicules utilitaires légers, il y a une réduction de 61% des émissions par rapport au maintien d'un véhicule diesel. Il souligne qu'au niveau écologique le gain est clair, mais il l'est moins au niveau économique. Il indique que tout cela est complexe à déterminer et basé sur des projections.

D'après les chiffres, la pratique coûte moins cher que de l'électrique neuf mais plus cher que de maintenir l'ancien véhicule. Il ajoute toutefois qu'il y a un intérêt au niveau économique pour les PME locales comme les garages qui pourraient installer les kits de conversion et s'occuper des réparations. Cela amènerait de l'activité économique et pourrait être pourvoyeur d'emplois. Il ajoute que le retrofit s'intègre dans l'économie circulaire car c'est de la réutilisation de matières premières.

L'idéal serait que les batteries soient recyclées à grande échelle, ce qui permettrait d'avoir une économie quasiment totalement circulaire. Il pense qu'il faudrait prioriser les véhicules utilitaires ou les poids lourds car dans certains cas, notamment certains artisans comme les plombiers, menuisiers, etc., ils peuvent difficilement se passer de leurs véhicules. Finalement, sur les voitures citadines, bien qu'il faille prioriser la mobilité douce, ce serait une bonne solution pour ceux qui ne peuvent pas s'en passer.

Il fait mention d'une proposition qui visait le renouvellement de la flotte des véhicules de la Ville en considérant que c'est l'occasion de se pencher sur cette solution du retrofit. Il pense qu'il faudrait d'abord informer les PME de cette possibilité puis voir si on veut mettre des moyens pour les inciter avec des aides, des subventions ou une réduction de l'imposition. Il précise cependant qu'une transformation coûte entre 10 000 francs et 20 000 francs; il faudrait donc voir si cela est possible. Il pense que si d'autres communes se mettent ensemble pour acheter cela pourrait créer des besoins et une filière.

Un commissaire demande quelle est la politique de la Ville sur le renouvellement des flottes de véhicules.

M. Keel répond que la Ville priorise l'électrique, ensuite l'hybride et en dernier le thermique (tout en tenant compte du fait que les voitures électriques coûtent entre 50% et 100% plus cher qu'un véhicule équivalent thermique neuf).

Un commissaire demande si le but est de remplacer tous les véhicules thermiques en activité ou si l'électrique sera favorisé uniquement en cas de renouvellement de la flotte.

M. Keel lui répond qu'il pense que la Ville ne favorise l'électrique qu'en cas de renouvellement.

Une commissaire demande depuis quand existe le retrofit, même à petite échelle.

M. Keel ne peut pas lui répondre mais il rappelle qu'au début du XX^e siècle l'électrique était déjà très développé.

Une commissaire remarque que la personne dans la vidéo indiquait que plus le véhicule était vieux, mieux c'était.

M. Keel admet que si la voiture est en état de marche totale, il n'y a pas de problème, mais il indique que sa remarque faisait une corrélation entre l'âge et l'état de marche de la voiture. Il faut que la voiture soit en bon état pour que ce soit intéressant.

Une commissaire ajoute que les anciens véhicules sont plus légers que les véhicules actuels et elle se demande si cela aura une incidence et si le moteur aura besoin de moins de batterie.

M. Keel admet que si la voiture est plus légère cela permet d'intégrer de plus petites batteries, ce qui est plus écologique. Il ajoute qu'un moteur électrique encore plus avec des petites batteries prend moins de place qu'un moteur thermique ce qui permettrait un gain précieux de place pour les véhicules utilitaires.

Une commissaire demande si des subventions sont octroyées en Suisse.

M. Keel lui répond qu'en Suisse, il n'y a aucune subvention.

Une commissaire se demande à quel niveau cela se trouverait s'il y en avait.

M. Keel pense que cela serait au niveau de la Confédération.

Une commissaire demande pourquoi cela coûte si cher.

M. Keel indique que les coûts sont très variables en fonction des véhicules. Il cite l'exemple du fourgon utilitaire léger, qui coûte 22 000 euros d'installation. Pour une citadine, c'est entre 12 000 et 15 000 euros.

Une commissaire demande si cette pratique existe également en Suisse.

M. Keel lui répond que oui mais que ce sont uniquement des particuliers qui le font. Il ajoute que Retrofuture est présent en Suisse mais que son business model repose surtout sur la vente de modèles neufs qui ont déjà été «retrofités».

Une commissaire demande si des garagistes seraient intéressés en Suisse.

M. Keel ne sait pas s’il existe des partenariats. Il pense que cela repose plutôt sur des initiatives personnelles de garages.

Une commissaire se demande s’il y a assez de recul pour connaître l’efficacité de la pratique.

M. Keel admet qu’il y a des controverses mais l’ADEME a étudié la pratique du retrofit et son rapport est très positif. Il admet qu’il faut ensuite que le garagiste fasse cela correctement.

Un commissaire demande s’il a une idée du nombre de véhicules qu’il y a dans le parc de la Ville et quel type de voiture doit être priorisé.

M. Keel répond qu’il y a 60 véhicules de tourisme diesel ou essence, 97 véhicules utilitaires légers thermiques, 68 véhicules lourds thermiques. Pour le gaz naturel ou biogaz, il y a 41 voitures de tourisme, 24 véhicules utilitaires légers et 3 véhicules utilitaires lourds. Il ne sait pas ce qu’implique le renouvellement des véhicules mais il sait que la priorité serait de transformer le diesel ou l’essence si cela est possible.

Le commissaire demande pourquoi la France est plus avancée que la Suisse.

M. Keel pense que la France a plutôt une philosophie de l’incitation et du subventionnement alors que la Suisse est plutôt dans l’initiative personnelle.

Un commissaire demande quel serait le coût qu’il faudrait prévoir dans un crédit.

M. Keel pense que cela peut démarrer entre 200 000 et 250 000 francs. Mais il faudrait voir la demande et le besoin. Il indique que les coûts sont pour l’instant élevés mais que plus ce sera utilisé, plus cela sera intéressant économiquement.

Un commissaire demande s’il connaît le taux de renouvellement de la flotte à Genève et à quelles échéances la Ville les renouvelle.

M. Keel indique qu’il a vu, de mémoire, des propositions en 2018 et en 2011. Il pense qu’il faudrait demander à M^{me} Barbey-Chappuis pour le nombre d’années entre les renouvellements.

Le commissaire demande si plusieurs entreprises utilisent le retrofit en France.

M. Keel lui répond que cela se développe et que TOLV est associé à Renault pour devenir industriel mais il ne sait pas encore si cela prend réellement.

Un commissaire demande s'il a des informations sur ce qui se fait au niveau fédéral.

M. Keel lui répond qu'à sa connaissance rien n'est fait mais il admet qu'il faudrait faire des recherches plus approfondies sur le sujet.

Un commissaire indique qu'il y a eu une interpellation de Christophe Clivaz, liquidée récemment.

Le président lit un article de la RTS de 2020 qui précise qu'il n'y a pas de subvention pour la transformation essence en véhicule électrique mais la feuille de route pour la mobilité électrique 2022 comprend la mise en place d'un réseau national de recharges rapides pour les véhicules électriques.

Le commissaire indique que la Suisse a un marché très restrictif et Auto-Suisse a créé le Dynamic Test Center. Pour une homologation, il faut compter entre 15 000 francs et 16 000 francs uniquement pour les tests afin d'être homologué. C'est une structure mixte entre l'Etat, les associations de service technique et la faïtière des importateurs.

Un commissaire renvoie à une motion 22.3078 de M. Bruno Storni déposée en mars 2022 dans laquelle il demande de modifier les différentes ordonnances qui empêchent le retrofit à grande échelle. Le Contrôle financier propose de rejeter cette motion. Il cite également une motion de M. Christophe Clivaz, déposée un peu après.

Un commissaire indique qu'il existe l'entreprise Retrofuture pour l'homologation de retrofit. Il ajoute qu'il y a des travaux parlementaires qui visent à soutenir cette possibilité.

Un commissaire demande si la pratique vise à rendre le véhicule 100% électrique ou hybride.

M. Keel lui répond que cela rend la voiture 100% électrique.

La commissaire se demande alors si le 100% électrique est judicieux vu la situation actuelle.

M. Keel admet que c'est une question pertinente mais remarque qu'en Suisse on s'éloigne de la pénurie et que le retrofit reste plus intéressant par rapport au prix du pétrole, qui va augmenter.

La commissaire demande si un calcul a été fait et si le retrofit coûte moins cher que le pétrole.

M. Keel lui répond que sur vingt ans ce n'est pas vraiment moins cher pour une voiture citadine, mais que sur le plan écologique c'est très intéressant.

La commissaire se demande si un véhicule électrique est réellement plus écologique vu les matériaux utilisés.

M. Keel répond que l'électrique reste plus écologique si la voiture a une longue durée de vie.

Le président demande si M. Keel a une suggestion d'audition.

M. Keel propose M^{me} Barbey-Chappuis, mais au niveau du secteur privé il n'a pas de connaissance. Il pense qu'il y aurait éventuellement le Service des autos mais il ne sait pas s'ils sont compétents.

Un commissaire demande si l'entreprise française a des liens en Suisse.

M. Keel lui répond qu'à sa connaissance non.

Le président demande s'il y a d'autres demandes d'auditions que M^{me} Barbey-Chappuis.

Un commissaire se demande comment ce concept pourrait être mis en place si la pratique n'est pas encore autorisée en Suisse.

Le président pense que cela peut être intéressant car la Ville est en train d'acheter des véhicules électriques pour la Voirie et il pourrait y avoir des questions en lien avec cet objet.

Un commissaire souhaite demander à la commission si, avant l'audition, ils sont plutôt en faveur ou en défaveur de cette motion et s'ils ont besoin d'informations supplémentaires.

Un commissaire indique qu'il est pour, mais le problème est qu'il n'y a pas de cadre légal et que M^{me} Barbey-Chappuis ne pourra rien faire.

Un commissaire demande s'il faudrait transformer la motion et demander de faire avancer cela au Conseil national.

Un commissaire demande si un groupe se positionne fondamentalement contre le projet présenté ce soir.

Une commissaire indique qu'elle votera contre, quelles que soient les auditions.

Un commissaire pense que l'étude de l'introduction du retrofit peut être faite.

Un commissaire n'a pas d'opposition mais se questionne sur l'utilité d'étudier quelque chose qui n'est pas faisable.

Un commissaire propose qu'un vote soit fait après l'audition de la maire.

Le président met au vote l'audition de M^{me} Barbey-Chappuis.

L'audition de M^{me} Barbey-Chappuis est acceptée à l'unanimité.

Le président demande s'il est nécessaire de solliciter une visioconférence avec l'entreprise Phoenix Mobility.

Le commissaire indique que tout est assez clair dans leur présentation.

Le président retire sa demande d'audition.

Séance du 6 avril 2023

Audition de M^{me} Marie Barbey-Chappuis, maire, en charge du département de la sécurité et des sports (DSSP) accompagnée de MM. Thomas Lebedinsky, directeur adjoint du DSSP, Nicolas Poltera, ingénieur au Service logistique et manifestations (LM), et Nicolas Kerguen, collaborateur personnel

M^{me} Barbey-Chappuis estime que la motion est intéressante dans le cadre du plan d'urgence climatique. Toute mesure allant dans le sens de la limitation du CO₂ doit être étudiée avec attention. Toutefois, la Ville de Genève dispose de 507 véhicules immatriculés et le retrofit ne peut pas être déployé à grande échelle sur l'ensemble des véhicules. Elle informe que les véhicules thermiques, essence et diesel, représentent environ 70% des véhicules de la flotte de la Ville. Les véhicules électriques en représentent 16% et 14% fonctionnent au biogaz ou au gaz naturel. L'objectif dans le plan d'urgence climatique 2030 est d'avoir 50% de la flotte électrique, mais cela implique des infrastructures et des enjeux financiers importants.

Elle explique que mettre en place le retrofit engendre des coûts importants, notamment des frais d'homologation entre 15 000 francs et 30 000 francs, et qu'il faudrait le mettre en place sur plusieurs véhicules d'un même modèle pour que cela vaille la peine et puisse être amorti. Elle informe qu'un test de retrofit a été effectué entre 2020 et 2022 sur cinq véhicules neufs destinés à l'entretien des fontaines car le marché ne proposait pas de véhicule équipé d'une pompe haute pression qui réponde à leurs exigences. Elle souligne que les véhicules retrofit sont plus complexes et plus risqués car ils sont faits sur mesure.

M. Poltera précise qu'utiliser le retrofit sur les véhicules neufs qui ne se trouvent pas sur le marché se fera de moins en moins car le marché propose plus de modèles pour répondre à leurs besoins spécifiques. Il explique que convertir des véhicules thermiques est intéressant mais qu'il ne faut pas le faire sur des véhicules trop anciens. Les anciens véhicules qui doivent être renouvelés le seront en véhicules électriques lorsque cela est possible. Le potentiel du retrofit

s'adresserait alors à une partie de la flotte, pour les véhicules qui ont entre zéro et cinq ans, afin que l'investissement soit amorti sur plusieurs années. Il remarque que des démarches sont faites au niveau européen afin de réduire les coûts et développer des kits mais cela n'existe pas encore.

Il explique que l'homologation est faite pour un modèle, c'est pourquoi les possibilités sont restreintes et il ne vaut pas la peine de le mettre en place pour un véhicule d'un modèle unique. Il informe que les cinq véhicules retrofit ont été mis en service fin 2021 et le Bureau des autos a permis une procédure simplifiée pour que le coût de l'homologation soit plus abordable. Il indique que la tendance est de demander de plus en plus de tests, qui ont un coût, et cela rend l'accès au retrofit plus difficile. Il admet qu'ils dépendent beaucoup de la législation européenne; il n'est pas impossible que cela se débloque ces prochaines années et que le retrofit se généralise.

M^{me} Barbey-Chappuis relève que le retrofit est intéressant sur des nouveaux véhicules, mais en Ville de Genève la flotte est vieillissante. Le retrofit ne fait alors pas beaucoup de sens et ils privilégient les véhicules électriques pour les nouveaux véhicules. Ils n'ont pas vraiment une flotte adéquate pour faire du retrofit à grande échelle.

Une commissaire demande combien de véhicules entre zéro et cinq ans seraient candidats au retrofit.

M. Poltera répond que la motion traite des voitures de tourisme et des véhicules utilitaires. Il relève qu'il y a la possibilité de le faire sur certains véhicules poids lourds mais cela engendre des coûts très importants. Il ajoute que la Ville dispose de beaucoup de véhicules utilitaires de 3,5 tonnes, qui peuvent avoir un problème de charge utile. En faisant du retrofit sur ces véhicules, du poids sera ajouté (batteries) et cela limitera la charge utile, alors que de nombreux véhicules sont déjà limités en termes de poids. Il faudrait alors d'une part que les véhicules aient moins de cinq ans et ne soient pas limités sur la charge utile, mais aussi qu'il existe un certain nombre de véhicules de même type dans la flotte. Cela limite alors le nombre de «candidats» au retrofit. Il admet que l'exercice de quantifier le nombre de véhicules n'a pas été fait, mais il pense que cela se compterait en dizaines.

Une commissaire demande si un véhicule bénéficiant du retrofit doit être changé aussi régulièrement que les autres.

M. Poltera répond qu'il serait possible de les utiliser plus longtemps car la partie électrique vieillira moins vite. Il relève toutefois que le retrofit est un semi-prototype car toute la partie mécanique et le châssis du véhicule restent d'origine. Il ajoute que même pour les pièces d'origine, ils risquent d'avoir de la peine à trouver des pièces de remplacement en cas de besoin.

Une commissaire socialiste se demande s'il ne vaudrait pas plutôt la peine d'attendre la fin de vie du véhicule pour acheter un véhicule électrique à la place.

M. Poltera acquiesce et rappelle que le parc de véhicules est vieux et qu'ils ont plutôt une volonté de rajeunir la flotte.

Une commissaire se demande si les véhicules sont renouvelés afin de faciliter le travail des personnes. Si tel est le cas, elle demande ce qui est fait des anciens véhicules.

M. Poltera répond qu'ils les renouvellent en premier lieu car les véhicules sont vieux ou ne fonctionnent plus. Il indique que certains peuvent être vendus car ils ont encore une valeur et d'autres sont déconstruits. Il souligne que lorsqu'ils changent un véhicule, ils bénéficient de toute l'évolution de la technique et le véhicule sera notamment moins bruyant et plus ergonomique.

Une commissaire demande quel genre d'entité rachète ces véhicules.

M. Poltera répond que les véhicules qui respectent les critères pour la vente sont vendus sur un site de vente aux enchères de professionnel à professionnel («B2B»).

Il admet qu'il n'est pas toujours évident de chiffrer la valeur du véhicule et qu'il est donc pratique d'utiliser la vente aux enchères.

Une commissaire demande depuis quand la Ville de Genève passe systématiquement à l'électrique lors de l'achat d'un nouveau véhicule.

M^{me} Barbey-Chappuis répond que cela est tout récent. Elle ajoute qu'une proposition visant à passer au tout électrique lorsque cela est possible devrait être déposée en mai. La proposition concernant la nécessité d'équiper la future unité de nettoyage des WC publics en véhicules électriques est également traitée en commission. Elle rappelle l'urgence que cette proposition soit inscrite rapidement à l'ordre du jour d'une prochaine plénière du Conseil municipal afin que cette future unité puisse être opérationnelle au début de l'année 2024.

M. Poltera ajoute qu'ils étaient jusqu'à présent limités par les véhicules disponibles sur le marché.

Une commissaire demande si la flotte des 507 véhicules comprend également les véhicules de la police municipale. On lui répond par l'affirmative.

Une commissaire estime qu'il paraît plus utile de pratiquer le retrofit sur des véhicules plus anciens.

M. Poltera répond que le retrofit s'est fait sur des véhicules neufs car un modèle équivalent en version électrique n'existait pas sur le marché. Il relève que cela est amené à disparaître car il y a actuellement beaucoup plus de possibilités

de véhicules électriques. Il indique que ce genre de méthode restera exceptionnelle et qu'ils n'achèteront pas des véhicules thermiques pour les transformer. Concernant les véhicules de la police municipale, il explique que les plus récents fonctionnent actuellement au gaz. Il estime qu'il n'est pas judicieux de modifier les moteurs à gaz pour les mettre en électrique mais plutôt de changer les véhicules thermiques les plus anciens en véhicules électriques.

M. Lebedinsky informe que le renouvellement d'un véhicule de la police municipale en modèle à propulsion électrique devrait figurer dans la prochaine proposition.

Une commissaire demande quel âge ont les véhicules les plus vieux.

M. Poltera pense que les plus vieux ont de quinze à vingt-cinq ans.

Une commissaire demande si des vélos-cargos pourraient être utilisés pour certains collaborateurs.

M. Poltera indique que, dans de nombreuses activités, il y a beaucoup de matériel lourd à transporter et que cela n'est pas toujours possible.

M^{me} Barbey-Chappuis précise que pour chaque renouvellement une analyse est faite et qu'une voiture n'est pas forcément toujours remplacée par une voiture. Elle ajoute que, pour des questions de pénibilité au travail, ils ne peuvent pas demander à un collaborateur de se déplacer à vélo avec des charges trop lourdes.

M. Poltera ajoute que lorsque cela est possible, ils proposent des vélos-cargos.

Le commissaire demande si dépenser 30 000 francs pour faire du retrofit vaut la peine compte tenu de la prise de conscience des constructeurs automobiles et du plan climat et de leur volonté de passer au tout électrique.

M^{me} Barbey-Chappuis admet que, d'un point de vue technique et financier, cela ne fait pas nécessairement sens et qu'il vaut mieux remplacer un ancien véhicule par un nouveau véhicule électrique plutôt que de faire du retrofit.

Vote

Le président met au vote le principe de voter ce soir, ce qui est accepté par 10 oui (1 EàG, 1 MCG, 1 UDC, 3 PLR, 1 LC, 3 S) contre 3 non (Ve) et 1 abstention (S).

Prises de position

Une commissaire Verte trouve la motion très intéressante et annonce que les Vert-e-s voteront pour. Elle regrette à titre personnel le manque d'enthousiasme des départements pour se plonger dans une solution qui semble intéressante.

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois fait confiance au département qui a indiqué que le parc de véhicules sera à terme électrique. Il relève que le coût et le risque engendrés par le retrofit ne font pas sens dans le contexte actuel, raison pour laquelle son parti refusera la motion.

Une commissaire de l'Union démocratique du centre indique que son parti refusera également la motion. Ils ont compris qu'il n'était pas utile d'étudier cette possibilité car les frais sont trop importants et il est plus sage de renouveler en électrique les véhicules au fur et à mesure.

Un commissaire libéral-radical relève que l'étude du retrofit ayant déjà été faite et le parc n'étant pas adapté pour cela, il estime que les deux invites ratent leur cible; le Parti libéral-radical refusera cette motion.

Un commissaire socialiste estime que la cible n'est pas ratée car une dizaine de véhicules pourraient être concernés par le retrofit. Il admet qu'il est peut-être encore un peu tôt, mais la possibilité doit être étudiée. Soutenir la motion permet d'inviter le département à penser parfois en dehors du cadre et à ne pas reproduire toujours le même schéma de renouvellement de flotte. Il remarque que le département n'avait pas l'air insatisfait de son test de retrofit. La motion est une invitation à parler de ce sujet car la plupart des gens ne connaissent pas le retrofit. Pour toutes ces raisons, le Parti socialiste soutiendra la motion.

Un commissaire centriste remarque qu'à terme le parc sera électrifié et la solution du retrofit n'est aujourd'hui pas adaptée car elle ne concernerait qu'un trop petit nombre de véhicules et le rapport coût et retour sur investissement n'est pas optimal. Pour ces raisons, le Centre votera contre la motion.

Un commissaire d'Ensemble à gauche admet que le retrofit est problématique mais pense que grâce à cette motion il sera possible de débattre sur le passage à des voitures électriques. Il pense que dans ce sens cette motion doit être mieux étudiée et le groupe Ensemble à gauche votera pour la motion.

Une commissaire Verte souligne qu'une économie est toutefois faite sur la carcasse de la voiture avec cette méthode. Cela fait alors sens dans une volonté d'économie des matières premières.

Vote

La motion M-1681 est acceptée par 8 oui (3 Ve, 4 S, 1 EàG) contre 6 non (1 LC, 3 PLR, 1 MCG, 1 UDC).