

**Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la motion du 16 janvier 2020 de M<sup>mes</sup> et MM. Lionel Ricou, Marie Barbey-Chappuis, Fabienne Beaud, Anne Carron, Alia Chaker Mangeat, Jean-Luc von Arx, Alain de Kalbermatten, Jean-Charles Lathion, Léonard Montavon et Souheil Sayegh: «Urgence climatique: pour une mobilité électrique respectueuse de l'environnement et de la qualité de vie des habitants».**

**Rapport de M. Luc Zimmermann.**

Cette motion a été renvoyée à la commission de l'aménagement et de l'environnement par le Conseil municipal lors de la séance du 7 octobre 2020. La commission l'a étudiée lors des séances des 2 novembre 2021, 11 janvier, 18 janvier et 15 mars 2022, sous la présidence de M<sup>me</sup> Anne Carron. Les notes de séances ont été prises par M. Christophe Vuilleumier, que le rapporteur remercie pour la qualité de son travail.

*PROJET DE MOTION*

Considérant:

- la résolution R-242 intitulée «Urgence climatique: une prise de conscience urgente et résolue pour l'environnement, la justice sociale et la santé!» adoptée à une large majorité par le Conseil municipal le 16 mai 2019;
- la Stratégie de l'électromobilité 2030 du Canton de Genève, adoptée le 27 juin 2017, qui définit des conditions-cadres pour développer la mobilité fondée sur l'électricité et invite les communes à la soutenir;
- l'objectif de cette stratégie de créer les conditions pour donner la possibilité à 25 000 véhicules électriques de circuler dans le canton de Genève;
- la nécessité de soutenir d'autres formes de mobilité que celle traditionnelle fondée sur des ressources fossiles polluantes pour l'atmosphère, nocives pour la santé et destinées à s'épuiser;
- les 40% d'émissions de CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère par le secteur des transports à Genève;
- l'avantage écologique de la mobilité électrique, dont l'empreinte carbone à Genève, sur l'ensemble de son cycle de vie, est inférieure à celle de la mobilité thermique grâce au mix énergétique 100% renouvelable distribué par les SIG;
- les faibles nuisances sonores générées par la mobilité électrique par rapport à la mobilité thermique, ce qui a pour effet d'augmenter la qualité de vie des habitants;

- un récent sondage du TCS affirmant qu'environ 50% des personnes interrogées souhaiteraient acquérir un véhicule électrique d'ici à trois ans;
- les résultats concluants d'un projet pilote d'installation de bornes de recharge accessibles sur la voie publique impliquant la Ville de Genève,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif de lui présenter un concept stratégique communal sur l'électromobilité s'inscrivant dans la stratégie cantonale et examinant différentes mesures telles que l'implantation de bornes sur le territoire de la commune et des incitations à l'acquisition de véhicules électriques.

### **Séance du 2 novembre 2021**

*Audition de M. Lionel Ricou, motionnaire*

La présidente rappelle que cette motion a été déposée devant le Conseil municipal en janvier 2020.

M. Ricou prend la parole et remercie la commission pour cette audition. Il explique que le contexte a largement évolué depuis 2020 et il pense que cette motion qui s'inscrit dans le cadre de l'urgence climatique est toujours d'actualité. Il indique que cette motion s'inscrit par ailleurs dans le plan de l'électromobilité développé par le Canton en rappelant que ce dernier subventionne des bornes électriques. Il signale que le nombre de voitures électriques augmente largement en indiquant que le canton compte quelque 5000 voitures électriques qui génèrent moins de nuisances sonores et moins de pollution que les voitures thermiques. Il signale que la commune de Versoix a annoncé l'installation de 38 bornes électriques sur son territoire alors que d'autres communes doivent encore mettre le pied à l'étrier. Il pense qu'il serait utile d'auditionner les SIG, et il remarque qu'il s'avère qu'une voiture électrique est deux fois moins polluante qu'une voiture thermique si l'énergie utilisée est renouvelable. Il rappelle par ailleurs qu'une vingtaine de nouvelles voitures électriques ont été mises sur le marché l'année passée, des voitures dont le coût diminue progressivement.

Une commissaire demande si cette motion comporte également un volet «vélo électrique».

M. Ricou répond qu'il est envisageable de développer ce volet.

La même commissaire rappelle que le Canton a la volonté de diminuer le nombre de voitures en ville de 40% d'ici à 2030 et elle observe que les voitures électriques constituent toujours une nuisance en termes de bouchons.

M. Ricou répond qu'il y a un gain en termes de bruit. Il mentionne que le Canton vise un remplacement de 25 000 voitures électriques d'ici à 2030.

La même commissaire observe que l'idée est donc d'encourager les gens à passer à l'électrique en leur proposant des bornes électriques. Elle se demande si ces voitures électriques ne constituent pas un risque puisque justement il n'est plus possible de les entendre.

M. Ricou répond qu'on les entend arriver.

La présidente demande si d'autres communes que Versoix ont pris position dans ce domaine.

M. Ricou répond que plusieurs bornes ont été installées en partenariat entre les SIG et la Ville. Il ne sait pas ce qu'il en est dans les autres communes.

Une commissaire demande comment le Canton pourra parvenir à ce résultat de 25 000 voitures électriques d'ici à 2030.

M. Ricou l'ignore mais il pense que le Canton modifie sa planification dans le domaine.

La présidente demande quel est le gain financier pour le propriétaire d'une voiture électrique.

M. Ricou répond que les charges de la consommation sont moins importantes pour les voitures électriques que pour les voitures thermiques.

La présidente demande quelles seraient les incitations à l'acquisition de véhicules électriques.

M. Ricou répond que le Canton donne une subvention et il mentionne que ce pourrait être également une piste pour la Ville. Il ajoute que le coût des véhicules est toutefois en train de diminuer et il mentionne que la priorité relève surtout des batteries qu'il faut pouvoir recharger.

Une commissaire déclare qu'il y a déjà des bornes électriques dans les P+R et elle se demande si cette motion ne trouve pas déjà partiellement une réponse.

M. Ricou répond que ces bornes ne répondent pas à la demande actuelle. Il ajoute que l'augmentation du nombre de voitures électriques est de 100% par année.

Une commissaire demande quel est le temps de charge d'une voiture électrique.

M. Ricou répond que les superchargeurs des Tesla nécessitent une demi-heure alors que des bornes standards peuvent impliquer jusqu'à une nuit de charge.

La même commissaire observe que les bornes électriques installées à Versoix sont payantes.

Un commissaire déclare que le Canton s'était penché sur ce sujet en 2014 et il mentionne que les services cantonaux s'étaient adressés aux constructeurs qui prévoyaient alors une augmentation importante dans les vingt ans. Il ajoute que des bornes ont été placées en Ville mais il mentionne que cela n'était pas facile puisque M. Pagani n'était pas convaincu. Il ajoute que des bornes avaient également été installées dans les P+R mais il mentionne que celles-ci sont insuffisantes. Il signale qu'en 2015 les constructeurs ont indiqué que l'augmentation s'intensifiait et qu'il fallait compter dix ans plutôt que vingt. Cela étant, il rappelle que la voiture électrique ne constitue qu'une étape puisqu'à terme, ce sont des véhicules à hydrogène qui sont prévus. Il remarque encore que les communes n'ont pas de grand intérêt à développer ces bornes sur leur territoire.

La présidente se demande s'il ne faut pas entendre M. Gomez.

Un commissaire estime que c'est plutôt M<sup>me</sup> Perler qui doit être entendue.

La présidente passe au vote de l'audition des SIG, qui est acceptée par 12 oui (2 PDC, 3 Ve, 1 MCG, 2 PLR, 1 EàG, 3 S) contre 1 non (UDC).

La présidente passe ensuite au vote de l'audition de M<sup>me</sup> Perler, qui est acceptée à l'unanimité, soit par 13 oui (2 PDC, 3 Ve, 1 MCG, 2 PLR, 1 EàG, 3 S, 1 UDC).

## **Séance du 11 janvier 2022**

*Audition de M. Paolo Palazzi, directeur des prestations intégrées, direction Smart City, SIG*

M. Palazzi prend la parole et déclare avoir reçu le texte de la motion. Il observe que le plan climat cantonal qui est en force depuis le mois de mai 2021 n'est pas évoqué alors que ce plan donne des éléments supplémentaires.

La présidente répond que cette motion est plus ancienne.

Un commissaire demande ce que contient ce plan climat cantonal en lien avec cette motion.

M. Palazzi répond que les représentants du Canton sont sans doute mieux placés pour répondre à cette question puisque c'est l'Etat qui en est l'auteur. Cela étant, il explique que ce sont les objectifs liés à la mobilité qui fixent trois niveaux qui sont intéressants, soit la réduction des kilomètres parcourus en TIM (transports individuels motorisés), la réduction des déplacements en TIM avec un report vers les transports publics, et parvenir à un taux d'électrification de 40% du parc automobile restant.

Une commissaire demande quelles seraient les bornes devant être implantées en Ville de Genève et quelles pourraient être les incitations pour motiver la population à passer à des véhicules électriques.

M. Palazzi répond que les SIG ont une convention d'objectifs et il remarque que 350 points de charge doivent être développés pour 2024 sur l'ensemble du canton, soit 90 points de charge sur le territoire de la Ville de Genève. Il ajoute qu'à l'horizon 2030, calqués sur la stratégie électromobilité du Canton, les objectifs sont de 1552 points de charge sur le canton, soit 400 sites en Ville de Genève. Il mentionne ne pas pouvoir répondre à la seconde question sur les incitations. Il indique que M. Philippe Royer, qui mène cette stratégie cantonale, pourrait sans doute plus facilement répondre à cette question. Mais il rappelle que des aides de financement existent pour les particuliers.

La même commissaire demande si les localisations de ces points de charge ont été arrêtées.

M. Palazzi répond par la négative en déclarant que ce travail se fait en collaboration avec la commune. Et il mentionne que ce travail d'identification, basé sur une analyse multicritère, n'a pas encore été entamé.

Une commissaire se demande s'il ne serait pas plus facile de placer des bornes de recharge dans les stations-service qui vont enregistrer moins de clients avec la diminution du nombre de voitures thermiques.

M. Palazzi répond que le véritable critère est le temps de charge. Il déclare que les usages sont très différents entre les véhicules thermiques et les véhicules électriques. Il explique que c'est quand le véhicule électrique est stationné qu'il est placé en charge. Il ajoute que les super-chargeurs sont exceptionnels compte tenu de leur prix et qu'ils se trouvent essentiellement sur les autoroutes.

La même commissaire demande quelles sont l'autonomie de ces véhicules et la vitesse de recharge.

M. Palazzi répond que cela dépend de la puissance de la borne. Il déclare qu'en trente minutes, il est possible de charger environ 100 kilomètres avec les bornes haute puissance. Il précise que les bornes traditionnelles nécessitent cinq heures de chargement pour une autonomie de 300 kilomètres. (Borne haute puissance 50 kW DC, 125 km en 30'/Borne standard 11 kW AC, 30 km en 30'/Prise domestique, 5 km en 30').

La même commissaire remarque qu'un véhicule hybride est donc préférable.

M. Palazzi répond qu'il existe deux types de véhicules hybrides, les hybrides rechargeables étant préférables. Mais il déclare que dans tous les cas les véhicules hybrides ont une empreinte carbone supérieure aux véhicules électriques.

Il explique que dans un environnement urbain, il faut opter pour des habitudes similaires à celles inhérentes aux téléphones portables et recharger son véhicule au fil de l'eau, selon les opportunités de recharges, et sans forcément chercher à «faire le plein».

La même commissaire demande comment il est possible d'empêcher un tiers de partir avec le véhicule lorsqu'il est en charge.

M. Palazzi répond que ces véhicules ont les mêmes systèmes de verrouillage et d'alarme que les autres véhicules.

La même commissaire demande ce qu'il en est du paiement de l'énergie.

M. Palazzi répond que cela dépend du prestataire. Il déclare que ces consommations seront facturées sur la facture des SIG pour les clients genevois qui utilisent des bornes SIG. Il observe que d'autres prestataires facturent non pas l'énergie mais le temps passé sur une place.

La même commissaire demande s'il est possible de brancher sa voiture sur une prise électrique normale.

M. Palazzi acquiesce mais il déclare qu'il est recommandé d'utiliser certains types de prise, du genre industriel, qui offrent plus de garantie de durabilité, ce en raison du poids du chargeur.

Une commissaire évoque les vélos électriques et notamment les vélos-cargos et elle demande si ces bornes sont adaptées pour ces cycles.

M. Palazzi répond qu'il n'y a pas de prestation spécifique par SIG pour les recharges de vélos électriques. Il ajoute que ce ne sont ni les mêmes bornes ni les mêmes normes pour les vélos électriques. Mais il rappelle que ces derniers peuvent se recharger très facilement avec des prises domestiques. Il précise que les formats et les puissances entre ces bornes et les bornes pour les voitures sont différents.

La même commissaire demande si les parkings de la Fondation des parkings ont des prises pour les vélos. M. Palazzi l'ignore.

La même commissaire demande si le plan cantonal favorise le passage à l'électrique pour l'autopartage.

M. Palazzi répète ne pas être le mieux placé pour répondre à cette question et que M. Philippe Royer, directeur général de l'Office cantonal de l'environnement, maîtrise bien mieux tous ces aspects. Il signale que des bornes ont par contre été installées pour les véhicules Mobility, mais il ne sait pas combien de véhicules Mobility ont basculé vers l'électrique.

La même commissaire demande ce qu'est la Smart city.

M. Palazzi répond que c'est une direction prise par les SIG qui vise à soutenir la «ville intelligente», notamment sous l'angle de la mobilité, de l'énergie, de l'éclairage et des télécommunications.

La même commissaire demande s'il est également question de faciliter la recherche de places de stationnement, par des applications notamment.

M. Palazzi répond par la négative mais déclare que cette option est inéluctable puisqu'elle facilitera la mobilité. Il rappelle que 20% des kilomètres parcourus le sont pour chercher une place de parking. Il déclare que si cette prestation ne figure pas dans le catalogue des SIG, ces derniers sont en lien avec des acteurs de ce domaine et il pense que le déploiement des bornes s'articulera en prenant en compte cette option.

La même commissaire déclare que si la consommation électrique augmente, il sera nécessaire de la produire et elle se demande quelle en sera la provenance, mentionnant que les centrales nucléaires ne fabriquent pas d'énergie propre.

M. Palazzi répond que l'électricité doit être propre pour faire sens. Il mentionne que 3% de toute l'énergie consommée dans le canton serait consacré à la recharge des véhicules si le plan 2030 est respecté. Il explique alors que l'objectif est de couvrir la consommation des véhicules électriques par des mesures d'augmentations de production locale renouvelable ainsi que des mesures de réduction de consommation par des programmes de sobriété.

La même commissaire comprend qu'il n'est donc pas question de centrale nucléaire.

M. Palazzi répond par la négative. Il ajoute que l'idée n'était pas d'avoir à utiliser du nucléaire, sinon le bilan ne serait effectivement pas un bilan positif.

Une commissaire se demande si cette motion permettra d'aider les SIG dans leur planification.

M. Palazzi répond que le travail est loin d'être terminé et il pense que toute initiative permettant de renforcer la démarche est utile et nécessaire. Il répète que les localisations des points de charge ne peuvent pas être arrêtées de manière unilatérale et il déclare qu'il est nécessaire de développer une véritable volonté pour ce faire au sein des différentes collectivités concernées.

Une commissaire demande ce qu'il en sera des bornes installées dans les rues Dancet et de Carouge qui vont être fermées à la circulation.

M. Palazzi l'ignore, il explique que la demande de renforcement des points de charge existants à Dancet et Hoffmann a été stoppée très récemment. Il est nécessaire de faire un point pour déterminer la suite.

La même commissaire remarque que la motion évoque 25 000 véhicules électriques alors que le bassin genevois voit quelque 500 000 véhicules.

M. Palazzi indique qu’il est question dans le plan climat de 40% du parc automobile qui se monte à 220 000 véhicules immatriculés à Genève.

La présidente rappelle que M<sup>me</sup> Perler doit encore être entendu.

Un commissaire observe que M. Palazzi propose que la commission auditionne M. Royer. Mise aux voix, cette audition est acceptée à l’unanimité.

### **Séance du 18 janvier 2022**

*Audition de M<sup>me</sup> Frédérique Perler, maire, M<sup>me</sup> Charlotte Malignac, codirectrice et M. Nicolas Betty, chef de service*

M<sup>me</sup> Perler déclare que cette question se pose avec de plus en plus d’acuité, notamment dans les séances transversales avec le Département du territoire. Elle ajoute que le concept stratégique de mobilité n’est pas encore terminé. Cela étant, elle souhaite que la part de véhicules électriques porte sur la part résiduelle. Elle précise que l’idée n’est pas d’obliger les véhicules thermiques à passer vers l’électrique mais de diminuer le trafic automobile. Elle signale que M<sup>me</sup> Barbey-Chappuis pourrait évoquer le rythme de remplacement des véhicules de ses services et leur remplacement progressif par des véhicules électriques, nécessitant l’installation de bornes électriques.

M<sup>me</sup> Vasiljevic Menoud déclare que la motion est très claire. L’électromobilité a des avantages comme la réduction des nuisances sonores et de l’empreinte carbone, mais aussi des inconvénients comme l’espace pris sur le domaine public; l’électrique implique également des problèmes environnementaux, notamment à l’égard des batteries qui utilisent des ressources rares. Elle déclare alors que le plan climat cantonal vise à réduire les transports motorisés individuels en promouvant la «démobilité». Elle ajoute que les déplacements restants devraient être déplacés vers des transports collectifs, le solde devant être électrifié. Elle ajoute que le plan propose l’installation de bornes de recharge et ce de manière compatible avec la réduction du nombre de déplacements. Elle observe que la stratégie de la Ville est en accord avec cette vision et propose même que 50% du parc de véhicules restant soit électrifié. L’idée est par ailleurs d’utiliser les parkings privés en sous-sol pour parquer les véhicules afin de ne pas encombrer le domaine public. Elle ajoute que l’idée est de traiter ces aspects dans le plan directeur communal. Le projet de planification devrait être établi l’année prochaine pour une adoption à la fin de l’année 2023, début 2024. Elle remarque qu’un mandat mobilité a été attribué il y a une semaine avec une série d’études, notamment sur l’électromobilité. Elle mentionne qu’il est prévu de porter cet aspect assez haut et assez rapidement.

Un commissaire se demande si une planification existe pour l'utilisation de voitures électriques pouvant être utilisées en lien avec les transports publics.

M<sup>me</sup> Perler répond que c'est le concept de Mobility actuel.

M. Betty mentionne que l'on ne peut pas parler de planification pour le moment. Il ajoute que les idées qui seront confrontées dans le cadre du PDcom permettront de dégager des pistes.

Le même commissaire pense qu'il faut donner cette possibilité à la population si l'on souhaite diminuer le trafic motorisé individuel.

M<sup>me</sup> Perler acquiesce.

M. Betty ajoute qu'il convient également d'éviter de répéter les erreurs du passé en consacrant trop d'espace aux véhicules.

M<sup>me</sup> Perler mentionne que la Ville ne souhaite pas encombrer plus qu'il ne l'est le domaine public.

Une commissaire remarque que le nombre de véhicules professionnels est important et que des bornes leur seront nécessaires.

M<sup>me</sup> Perler répond que ces professionnels ont aussi des places de parc qui peuvent être équipées. Elle ajoute que les petits artisans utiliseront effectivement les bornes électriques, lesquelles vont inévitablement évoluer et devenir plus rapides. Elle indique que l'idée d'utiliser les pompes à essence n'est pas pertinente en raison des temps de charge.

La même commissaire se demande si privilégier l'autopartage pourrait passer par une mise à disposition de bornes électriques en nombre plus important pour Mobility.

M<sup>me</sup> Perler répond que les voitures de Mobility sont parkées dans les sous-sols qui peuvent être équipés. Elle ajoute que si le nombre de ménages ne possédant pas de voitures à Genève est important, cela n'implique pas que ces personnes ne conduisent jamais. Elle précise que la voiture est très utile mais est souvent utilisée à mauvais escient.

La même commissaire imagine que les recharges électriques ne seront pas gratuites. Elle ajoute qu'il faut également espérer que l'électricité fournie soit propre.

M<sup>me</sup> Perler acquiesce.

La même commissaire demande si la Ville aura un regard sur les installations de ces bornes.

M<sup>me</sup> Perler répète que c'est une technologie qui doit encore évoluer et elle mentionne que l'on pourrait imaginer des bornes solaires. Elle rappelle que l'énergie que la Ville achète aux SIG est la plus propre, à la demande du Conseil municipal.

Une commissaire demande s'il est également question de bornes pour les vélos électriques.

M. Betty répond que les utilisateurs de vélos électriques retirent les batteries de leur engin. Il ajoute qu'il n'y a dès lors pas un grand besoin de recharge pour les vélos électriques puisque les batteries sont rechargées dans les logements.

Une commissaire demande s'il en va de même pour les vélos-cargos.

M<sup>me</sup> Perler acquiesce. Elle rappelle que la Ville met à disposition des pompes à vélos et elle observe que cela implique une surveillance et un entretien et donc un coût. Elle ajoute qu'il en ira de même pour les bornes électriques.

Une commissaire demande ce qu'il en est des voitures hybrides.

M<sup>me</sup> Vasiljevic Menoud répond que des études valaisannes viennent de démontrer que les voitures hybrides sont moins bonnes pour le climat que les voitures thermiques. Elle ajoute que le Valais vient d'ailleurs de supprimer les subventions pour les voitures hybrides.

## **Séance du 15 mars 2022**

*Audition de M. Philippe Royer, directeur général de l'Office cantonal de l'environnement*

M. Royer prend la parole et rappelle que la Confédération a une feuille de route électromobilité, seconde version. Il observe que l'objectif des 15% de véhicules électriques qui devait être atteint en 2022 l'a été en 2020. Il mentionne que de nouveaux engagements ont été pris pour la nouvelle période allant jusqu'en 2025, soit 40% de véhicules rechargeables, 20 000 bornes de recharge publiques et des possibilités élargies de recharge à domicile. Il ajoute que le Canton a établi une stratégie d'électromobilité 2030 avec des objectifs qui ont évolué au cours du temps, allant de 17% du parc automobile cantonal en 2017 à 40%, soit 55 000 véhicules, avec une diminution de 10% des kilomètres parcourus en véhicules individuels, et 40% de report modal. Il précise qu'il convient donc de développer le nombre de bornes électriques de recharge autant que les mesures d'incitation financière, d'équipement et d'exemplarité de l'Etat. Il rappelle également les ambitions de cette stratégie 2030 avec la volonté de diminuer les impacts de la mobilité. Il signale que l'impact CO<sub>2</sub> est moindre pour un véhicule électrique que pour un véhicule thermique. Il s'agit en outre de réduire la dépendance au pétrole.

Il mentionne qu'une aide à l'achat et pour l'installation des bornes à domicile a été mise en place, le nombre d'entre elles étant de 104 en 2019, avec une croissance jusqu'à 319 en 2021. Il signale en outre que le règlement sur les places privées indique qu'il est nécessaire de placer des conduites vides pour équiper lesdites places de bornes électriques. Il ajoute que des orientations claires ont en outre été données par la SIA à cet égard, impliquant une nouvelle modification de ce règlement. Il indique que le Canton s'est basé sur la Fondation des parkings pour développer son action. Il mentionne qu'il y a 313 bornes électriques sur l'ensemble du canton à fin 2021, avec une prévision de 150 nouvelles places par an, soit 1000 points de recharge en 2030. Il signale encore que la recharge est gratuite pour le moment, un dispositif qui sera payant à terme. Il ajoute que le Canton s'appuie également sur les SIG grâce à la convention d'objectifs dans laquelle a été introduite une tâche d'intérêt public, soit le déploiement de recharges sur le domaine public. A la fin de 2021, SIG avait installé 97 points de recharge, soit 117 points de recharge au total.

Il déclare encore que le Canton souhaite travailler en collaboration avec les communes pour l'établissement de plans directeurs pour l'installation de ces points de recharge, intégrant divers paramètres comme l'équipement électrique et les volontés spécifiques. Il mentionne qu'un projet pilote a été mené à Lancy, l'idée maintenant étant de finaliser les études, commune par commune. Il ajoute que c'est la proposition que le Canton aimerait faire à la Ville de Genève. Il rappelle que celle-ci a placé très rapidement deux bornes sur son domaine public qui permettent d'avoir de nombreuses informations. Il ajoute qu'une étude est toutefois encore nécessaire pour continuer ce développement sur le territoire de la Ville de Genève.

Un commissaire remarque que la compétence d'implantation est donc purement cantonale.

M. Royer acquiesce en mentionnant que l'autorisation de construire est bien cantonale. Cela étant, il déclare que la réflexion sur le positionnement des bornes autant que de leurs usages est de nature territoriale et doit être menée en lien avec les communes.

Le même commissaire remarque que le concept stratégique doit donc être arrêté entre la Ville et le Canton.

M. Royer acquiesce en mentionnant que chacun doit faire sa partie du chemin.

Le même commissaire observe qu'il semblerait que les propriétaires de station-service sur les autoroutes installent plus de bornes grâce à une aide fédérale et il demande si ce principe est prévu au niveau du canton.

M. Royer répond par la négative. Il mentionne que certains emplacements seront rentables alors que de nombreux lieux ne connaissant pas des taux de rotation importants ne seront pas rentables.

Une commissaire demande quel est le montant de la subvention donnée aux particuliers pour l'installation d'une borne de recharge.

M. Royer répond qu'elle se monte entre 1000 et 2000 francs, dépendant du nombre de raccordements. La même commissaire demande si cette offre est également faite aux entreprises.

M. Royer acquiesce.

La même commissaire demande comment identifier les places de parking pourvues de bornes.

M. Royer répond qu'elles sont identifiées au sol ainsi qu'avec un panneau. Il ajoute que l'idée est de donner un temps de stationnement équivalent à un temps de charge.

La même commissaire demande si ces places sont décomptées comme des places de parking.

M. Royer le pense.

La même commissaire demande si des bornes seront installées dans les zones où la Fondation des parkings aura installé des bornes dans des parkings en sous-sol.

M. Royer répond que c'est le but de la réflexion territoriale. Il ajoute que les installations en sous-sol présentent en l'occurrence de nombreux avantages.

Une commissaire imagine que la notion de rentabilité est variable puisque les recharges rapides sont plus onéreuses.

M. Royer acquiesce.

La même commissaire déclare que les stations-service pourraient se retourner vers des bornes rapides si elles perdent des clients.

M. Royer répond que l'autonomie des véhicules augmente rapidement et permet aujourd'hui de parcourir plusieurs centaines de kilomètres. Il pense qu'une borne au niveau du domicile semble fondamentale.

La même commissaire demande comment recycler une borne électrique et si la réflexion d'installation de ces bornes prend en compte les projets de piétonnisation.

M. Royer acquiesce en répétant que c'est l'intérêt de travailler conjointement avec les communes. Il signale ensuite qu'une borne peut se retirer et être réutilisée en tenant compte des évolutions technologiques.

La même commissaire demande d'où viendra l'électricité qui desservira ces bornes.

M. Royer répond que chaque année une efficacité énergétique est gagnée dans tous les domaines. Il précise que les projections de la Confédération indiquent que 17% de la production électrique devrait être utilisée pour la mobilité en 2050. Il ajoute que c'est SIG qui fournit l'électricité, laquelle est dite être 100% renouvelable.

Une commissaire demande si la liste des critères retenus pour l'installation de ces bornes s'enrichit en fonction des expériences, notamment de Lancy.

M. Royer acquiesce.

La même commissaire demande ensuite si cette expérience est partagée avec les autres cantons.

M. Royer répond que des collaborations sont effectives avec les autres cantons, en observant que les questions sont similaires même si des spécificités cantonales existent à l'instar des formes d'incitation.

La même commissaire demande ce qu'il en est des personnes qui viennent en voiture électrique à Genève.

M. Royer répond que les bornes de la Fondation des parkings sont accessibles à ces personnes. Il ajoute que l'idée est de donner des points d'accès électriques à tout le monde; des formules de paiement avec des cartes existent et il pense que ces aspects vont se normaliser et se simplifier.

Une commissaire demande ce qu'il en est des véhicules hybrides.

M. Royer répond que plusieurs études dont certaines sont contestées démontrent que ces véhicules doivent être utilisés de manière très précise pour être efficaces. Il ajoute que ces véhicules représentaient plutôt une phase transitoire et il mentionne que les nouveaux modèles sont maintenant complètement électriques.

Un commissaire demande si la dépendance énergétique du Canton va augmenter.

M. Royer répond qu'une diminution du besoin énergétique est planifiée sur les bâtiments par exemple. Il mentionne qu'il est difficile de répondre à cette question. Cela étant, il observe que rien n'indique que cette augmentation devrait rentrer dans une phase critique.

Le même commissaire demande ce qu'il en est du prix du kilowatt à la recharge. M. Royer l'ignore.

*Discussion et vote*

Un commissaire déclare qu'il est possible de se poser la question de l'utilité d'une telle motion puisqu'il y a une dynamique cantonale lancée.

Un commissaire déclare que la dernière audition a démontré que le Canton a la compétence en matière d'autorisation de construire, mais il remarque que le souhait de travailler avec la Ville a également été exprimé. Il pense dès lors qu'un plan clair serait utile.

Un commissaire déclare que son groupe acceptera cette motion en rappelant que la magistrate est en faveur de la mobilité douce et laisse souvent de côté la mobilité électrique. Il pense qu'il y a une vraie politique à mettre en œuvre.

Une commissaire mentionne que cet objet est de nature cantonale et que la commune est déjà concertée. Elle déclare que son groupe s'abstiendra à ce stade.

Une commissaire déclare que son groupe s'abstiendra également.

La présidente passe au vote de la motion M-1495, qui est acceptée par 5 oui (3 PLR, 2 LC ex-PDC) contre 1 non (UDC) et 9 abstentions (3 Ve, 4 S, 1 EàG, 1 MCG).