



Date de dépôt : 13 octobre 2026

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de Julien Nicolet-dit-Félix, Philippe de Rougemont, Sylvain Thévoz, Oriana Brücker, Céline Bartolomucci, Angèle-Marie Habiyakare, Louise Trottet, Cédric Jeanneret, Yves de Matteis, Pierre Eckert, Clarisse Di Rosa : Ne dépendons plus d'Ormuz : accélérons la décarbonation de la mobilité genevoise !

Rapport de majorité de Pascal Uehlinger (page 4)

Rapport de minorité de Julien Nicolet-dit-Félix (page 6)

Proposition de motion

(3236-A)

Ne dépendons plus d'Ormuz : accélérons la décarbonation de la mobilité genevoise !

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
considérant :

- le choc pétrolier consécutif aux attaques israélo-étatsuniennes et aux ripostes iraniennes ;
- l'importante incertitude économique consécutive aux importantes variations des prix des hydrocarbures ;
- les objectifs de réduction d'émission de gaz à effet de serre que notre Etat s'est fixés dans son plan climat ;
- les effets mesurables des politiques incitatives fédérales et cantonales en particulier dans le domaine du bâtiment (isolation, chauffage...) et de l'industrie ;
- les très lents progrès dans le domaine de la mobilité, la légère décline des ventes de carburants dans notre canton étant essentiellement due à l'inversion des prix entre la France voisine et Genève au cours des dernières années ;
- les fructueux modèles de tarifs de stationnement différenciés mis en place par plusieurs villes européennes ;
- le rôle d'exemple que doit avoir l'Etat dans ses achats, en particulier de véhicules circulant dans notre canton,

invite le Conseil d'Etat

- à édicter un tarif de stationnement préférentiel pour les véhicules sans émissions de CO₂ de moins de 2000 kg et un tarif majoré pour les véhicules à moteur thermique de plus de 2000 kg ;
- à appliquer ces tarifs différenciés sur le domaine public ainsi que dans les parkings gérés par la Fondation des parkings ;
- à introduire dans le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés des seuils minimaux et évolutifs de places pour véhicules sans émission de CO₂ ;

- à édicter un règlement prévoyant l'achat par l'Etat exclusivement de véhicules sans émission de CO₂, les seules exceptions devant être validées par le Conseil d'Etat ;
- par analogie, à imposer aux établissements de droit public soumis à la LOIDP de n'acheter plus que des véhicules sans émission de CO₂, sauf exceptions validées par leur conseil d'administration.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Pascal Uehlinger

La proposition de motion 3236 a été traitée par la commission des transports lors de son unique séance du 25 août 2026.

La présidence a été assurée par M. Matthieu Jotterand.

Etaient présents : M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat du département de la santé et des mobilités (DSM), M. David Favre, directeur général de l'office cantonal des transports (OCT), et M. Thierry Messenger, directeur des projets régionaux de mobilité à l'OCT.

La présentation de la motion a été faite par son premier signataire, M. Julien Nicolet-dit-Félix.

Le procès-verbal a été tenu par M^{me} Pauline Ley.

Nous remercions ces personnes de leur contribution au bon déroulement des travaux de la commission.

Lors de la séance du 25 août 2026, le député Nicolet-dit-Félix a présenté la motion M 3236, qui vise à accélérer la décarbonation de la mobilité genevoise.

Cette motion est en lien avec un contexte géopolitique instable autour du détroit d'Ormuz.

Cette instabilité a créé une hausse du coût des produits pétroliers. Il est donc nécessaire selon le premier auteur de la motion de réduire les émissions de CO₂ et la dépendance économique et politique aux hydrocarbures.

On remarque également qu'aujourd'hui les efforts de décarbonation ont surtout porté sur le bâtiment et peu sur la mobilité.

Les mesures principales proposées dans la motion sont les suivantes :

- Une tarification différenciée du stationnement inspirée de modèles européens (Lyon, Barcelone), des tarifs plus élevés pour les véhicules thermiques lourds et des tarifs préférentiels pour les véhicules électriques légers. Ces mesures ont pour buts d'inciter à l'utilisation de véhicules moins polluants et moins lourds.
- Une exemplarité du parc de véhicules de l'Etat en demandant à ce dernier de n'acquérir plus que des véhicules zéro émission, sauf exception justifiée.

- Au niveau du stationnement privé, il est fait la proposition d'imposer un quota croissant de places réservées aux véhicules sans émissions de CO₂ dans les parkings privés.

Lors des discussions, le groupe socialiste et les Verts soutiennent la nécessité d'incitations fortes et d'exemplarité publique.

Les autres groupes jugent, pour la majorité, la motion trop contraignante, voire liberticide. Ils s'inquiètent également de l'impact pour les familles et la faisabilité technique dans les parkings privés. Certains estiment que la Suisse fait déjà des efforts suffisants et que la liberté de choix du mode de transport doit être préservée.

Après de nombreux débats et votes sur des amendements, le président met aux voix l'ensemble de la M 3236 amendée :

Oui :	6 (3 S, 2 Ve, 1 MCG)
Non :	8 (1 LJS, 1 MCG, 4 PLR, 2 UDC)
Abstentions :	1 (1 LC)

La M 3236 est refusée.

Date de dépôt : 23 septembre 2026

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de Julien Nicolet-dit-Félix

Une fois de plus, la commission des transports a refusé d'étudier sérieusement un projet visant à limiter, pour la population de notre canton, les nuisances liées à certaines automobiles bruyantes, polluantes et massives.

La motion 3236 partait du constat que, en sus des effets néfastes bien connus des moteurs thermiques – gaz polluants qui rendent malades et qui tuent, gaz à effet de serre qui dérèglent notre climat –, la crise d'Ormuz (et désormais de Bab el-Mandeb) rappelle à celles et ceux qui n'en étaient pas conscients que :

- les hydrocarbures sont disponibles en **quantité limitée**, et donc que leur **coût aura tendance à augmenter** à mesure de leur raréfaction ;
- la nature a placé ces mêmes hydrocarbures dans des régions de la planète **particulièrement instables**¹ et dont les **régimes sont particulièrement peu recommandables** ;
- à cela s'ajoute bien évidemment la question du **bruit**², bien plus important pour les moteurs thermiques, et la **chaleur émise**³ par ces moteurs, en particulier en période de canicule.

Elle propose donc un mécanisme incitatif déjà fonctionnel dans de nombreuses villes⁴ consistant à faire varier le tarif du stationnement en fonction de la masse et de la motorisation des véhicules. Par rapport au tarif standard, il était proposé un tarif majoré pour les véhicules thermiques

¹ Instabilité dont une des causes est bien souvent justement la présence de ces hydrocarbures...

² L'excellent PL 13859 de notre non moins excellent collègue Matthieu Jotterand traite ce point particulier : <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL13859.pdf>

³ La motion M 3250 a vocation à réduire ces effets : <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/M03250.pdf>

⁴ L'exposé des motifs de la motion présente les cas de Lyon et de Barcelone, mais on trouve pareil dispositif dans bien d'autres lieux : <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/M03236.pdf>

dépassant les 2000 kg et un tarif minoré pour les véhicules électriques inférieur à ce même poids.

Et, par souci de cohérence et d'exemplarité, elle invitait l'Etat et les régies publiques à renoncer – sauf exception motivée et validée – à acquérir de nouveaux véhicules à moteur thermique.

Alors que ces idées paraissent banales, voire timides, dans d'autres collectivités publiques, la commission des transports de notre Grand Conseil perçoit comme une agression envers les détenteurs d'automobile tout projet visant à les inciter à modérer leurs ardeurs carbonées.

C'est ainsi qu'après quelques questions-prétextes la commission a refusé, à une voix près, d'auditionner ne serait-ce que le département et, dans la foulée, conclu à son rejet.

Le caractère expéditif de ce traitement et le mépris ainsi ouvertement affiché pour les centaines de milliers de résidents exposés aux effets néfastes des moteurs thermiques tranchent singulièrement avec le temps considérable qu'a consacré la commission à des objets anecdotiques, voire anodins.

Elle a ainsi consacré cinq séances à déterminer s'il fallait construire un parking souterrain à un endroit qui n'appartient pas au canton et où la loi empêche pareille construction⁵, elle a également consacré deux séances à un texte demandant la création d'une zone de dépose-minute au Bachet⁶, alors que cette zone avait déjà été créée entre-temps. On ajoutera à ces hauts faits les trois longues séances consacrées au traitement d'un texte⁷ visant à inviter les députés à ne pas stationner leur vélo dans la cour de l'Hôtel de Ville.

La minorité constate que la quasi-totalité des membres de la commission réside hors de la ville de Genève et n'est pas soumise, quotidiennement, aux nuisances du trafic automobile (tout en contribuant à les générer). Il s'agit d'un exemple patent de non-représentativité de la population (rappelons que 40% des résidents du canton habitent sur la commune de la Ville de Genève) qui, combiné avec un singulier manque d'empathie, débouche sur un rejet spontané d'un texte perçu comme menaçant.

⁵ M 3085-A – Etudions les possibilités de réaliser un parking souterrain sous la place Dorcière et la place des Alpes : <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/M03085A.pdf>

⁶ M 2990A – pour la création d'une vraie zone de dépose-minute pour la gare Léman Express du Bachet : <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/M02990A.pdf>

⁷ M 3051 – pour que la cour de l'Hôtel de Ville reste admirable : <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/M03051.pdf>

Pour toutes ces raisons, la minorité vous invite, Mesdames les députés, Messieurs les députés :

- à renvoyer le texte en commission pour un traitement moins superficiel ;
- si le renvoi est refusé, à l'adopter.