



GRAND CONSEIL
de la République et canton de
Genève

M 3077-A

Date de dépôt : 20 avril 2026

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de Louise Trottet, Angèle-Marie Habiyakare, Céline Bartolomucci, Léo Peterschmitt, Sébastien Desfayes, Jacques Blondin, Alia Chaker Mangeat, Cédric Jeanneret, Thierry Arn, Julien Nicolet-dit-Félix, Marjorie de Chastonay, Sophie Bobillier : Promouvoir les centrales de mobilité à Genève

Rapport de majorité de Jacques Jeanneret (page 4)

Rapport de minorité de Cédric Jeanneret (page 24)

Proposition de motion

(3077-A)

Promouvoir les centrales de mobilité à Genève

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

- que la mobilité urbaine et interurbaine constitue un enjeu majeur pour le canton de Genève, du point de vue tant environnemental qu'économique et social ;
- que l'augmentation de la population et le développement des activités économiques exigent une offre de transport diversifiée, flexible et durable ;
- que la promotion de la mobilité douce et l'amélioration de l'efficacité des transports publics sont des objectifs essentiels pour répondre aux défis actuels et futurs de la mobilité ;
- que la réduction de l'utilisation des véhicules privés contribue à la diminution des émissions de CO₂ et à l'amélioration de la qualité de l'air ;
- que le plan climat cantonal et la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) fixent des objectifs clairs en matière de réduction des émissions et de promotion de la mobilité durable¹ ;
- que l'encouragement de l'utilisation de moyens de transport alternatifs peut réduire la congestion routière, particulièrement aux heures de pointe ;
- que la mise en place d'une offre de mobilité intégrée et abordable permettrait de rendre les déplacements plus accessibles à tous, y compris aux personnes à mobilité réduite, aux jeunes et aux personnes âgées ;
- que des économies significatives peuvent être réalisées par les habitants en mutualisant les différents modes de transport selon l'étude « Locali » ;
- que des prototypes de coopératives (ou centrales) locales de mobilité existent déjà, tels que Codhality² ;
- qu'un projet de « centrale de mobilité » est en cours dans le cadre d'un quartier en construction – le Rolliet – porté par le canton (DT – OU), la commune de Plan-les-Ouates et les maîtres d'ouvrage privés ;

¹ <https://www.ge.ch/document/mobilite-actions-fortes-respecter-objectifs-du-plan-climat#:~:text=Il%20sera%20ainsi%20n%C3%A9cessaire%20de,Etat%20dans%20son%20plan%20climat>

² <https://www.mobilservice.ch/fr/actualite/dossiers-dactualite/codhality-un-systeme-autogere-dauto-partage-pour-les-cooperatives-2340.html>

- que le lancement de projets pilotes de ce type positionnerait Genève comme un leader en matière de mobilité durable et innovante, renforçant ainsi son attractivité et son rayonnement international ;
- que la facilitation de l'accès à une variété de moyens de transport pourrait stimuler l'économie locale, notamment en soutenant les entreprises de mobilité partagée et les services de transports publics,

invite le Conseil d'Etat

- à élaborer un projet pilote d'abonnement de mobilité partagée à l'échelle de plusieurs quartiers existants, tant en zone urbaine qu'en zone périurbaine, intégrant divers modes de transport, avec une attention particulière à l'intermodalité et à la simplicité d'utilisation, et en facilitant l'accès au stationnement nécessaire à ce projet ;
- à mettre en place une phase de test sur une période définie (par exemple un an) afin d'évaluer l'impact et l'efficacité des projets ;
- à impliquer les parties prenantes locales (services de transports publics, opérateurs de mobilité partagée, associations d'usagers, entreprises locales, communes, etc.) dans la conception et la mise en œuvre du projet pilote ;
- à assurer un suivi et une évaluation rigoureux des résultats du projet pilote, incluant des indicateurs tels que la satisfaction des usagers, la réduction des émissions de CO₂, l'impact sur la congestion routière et l'usage des différents modes de transport inclus dans l'abonnement ;
- à communiquer les résultats de cette phase pilote de manière transparente et à envisager l'extension du projet à l'ensemble du canton en fonction des conclusions tirées.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Jacques Jeannerat

La proposition de motion 3077 a été étudiée par la commission des transports lors de cinq séances : les 14 et 28 octobre ainsi que les 4, 11 et 18 novembre 2025, sous la présidence de M. Pascal Uehlinger. Les procès-verbaux ont été tenus avec exactitude par M^{me} Rania Nassereddine.

Présentation de la motion par M^{me} Louise Trottet, 1^{re} signataire

M^{me} Trottet mentionne une étude « APRÈS-Genève » selon laquelle près de 60% des Genevois seraient prêts à renoncer à une de leurs voitures individuelles à condition d'avoir accès à un service d'autopartage, un résultat qu'elle juge significatif. Elle explique que l'objectif est de repenser la mobilité à l'échelle des quartiers, notamment dans les nouveaux projets urbains comme le PAV, ou dans les parkings gérés par la Fondation des parkings, en proposant des abonnements de mobilité partagée. Ces abonnements donneraient accès à différents types de moyens de transport comme des vélos, véhicules utilitaires légers, ou autres, permettant d'adapter la mobilité aux besoins des habitants. Elle souligne qu'un tel dispositif permettrait de réduire le parc automobile, de diminuer les coûts de mobilité individuelle souvent lourds pour les ménages et de contribuer à la décongestion du trafic. Ce projet prendrait la forme d'un projet pilote de l'Etat, non pas en tant que subvention financière, mais par la création des conditions-cadres nécessaires à sa mise en œuvre, via un cahier des charges et un appel d'offres à destination d'entreprises déjà actives dans ce domaine. Elle cite l'exemple d'un quartier à Plan-les-Ouates où un modèle similaire a été développé dans un cadre d'entreprise, illustrant le potentiel de ce type d'initiatives.

Elle rappelle qu'en 2024, la conseillère d'Etat chargée de l'économie s'était déjà montrée favorable à ce type d'expérimentation, axée sur les centrales de mobilité. Elle mentionne la Fondation Modus, qui possède déjà une certaine expertise dans ce domaine et la plateforme Codhality (issu de la coopérative Codha), susceptibles de fournir des éléments concrets sur ces modèles d'économie de la mobilité. En conclusion, elle indique que la motion vise à encourager le développement d'offres combinées de mobilité partagée, attractives, moins polluantes et plus économes en espace.

Un député PLR souhaite savoir en quoi la proposition serait complémentaire ou concurrente de l'offre ZENCO, qui repose sur un système

de jetons permettant la location de véhicules et d'autres services de mobilité. Il demande si ce projet ne risquerait pas de décourager la mise en œuvre ou le développement de l'offre ZENCO.

M^{me} Trottet répond qu'il ne s'agit pas d'une opposition à l'offre ZENCO. Elle précise que cette motion s'appuie sur les résultats de l'étude montrant que les Genevois sont ouverts au partage de véhicules avec leurs voisins, en particulier au sein de leur immeuble ou de leur entourage proche. Elle souligne que c'est cette dimension de proximité qui constitue le fondement de la motion.

Un député UDC indique ne pas voir de différence entre la proposition et le modèle existant de Mobility, qui offre déjà tous types de véhicules. Il s'interroge sur la pertinence d'une intervention de l'Etat dans un domaine déjà couvert par des opérateurs privés. Il relève également la complexité du partage de véhicules entre voisins, notamment en matière d'assurance, et demande s'il existe une piste pour résoudre ces questions de responsabilité, de place de stationnement et de distribution des coûts.

M^{me} Trottet le remercie pour ses questions. Elle rappelle que Mobility, pionnière de l'autopartage, compte des adhérents satisfaits mais encore peu nombreux. Elle souligne que ce modèle demeure centré sur la location de véhicules, sans véritable interaction avec le réseau unireso, et que les parkings où récupérer les voitures sont souvent éloignés. Elle estime qu'il n'y a pas d'opposition entre les deux approches, les centrales de mobilité ayant une portée plus large et visant à encourager des formes de mobilité partagée déjà existantes, dans un contexte où les enjeux de mobilité sont considérables.

Concernant la question des assurances, elle précise que celles-ci seraient intégrées dans le prix de l'abonnement. Les véhicules n'appartiendraient plus à des particuliers mais à une entreprise, ce qui permettrait de mutualiser les coûts liés à l'assurance et à l'entretien. Elle ajoute que la question du stationnement constitue également un enjeu central dans ce type de projet.

Un député LJS demande s'il existe déjà des coopératives de mobilité en Suisse ou en Europe et quel est le coût d'utilisation au niveau individuel de telles coopératives.

M^{me} Trottet indique qu'à la suite de l'étude « APRÈS-Genève », une estimation a été réalisée évaluant le coût mensuel d'un tel service entre 300 et 600 francs. Elle reconnaît que cela peut paraître élevé, mais rappelle que le coût réel d'une voiture individuelle est bien supérieur.

Le même député demande des précisions sur les types de services ou de moyens de transport auxquels cet abonnement donnerait accès.

M^{me} Trottet confirme que l'abonnement inclurait non seulement l'accès à différents types de véhicules, mais également la prise en charge de l'entretien et de l'assurance et la mise à disposition de camionnettes.

Un député UDC relève que, bien qu'aucune demande de subvention ne soit prévue, l'intervention de l'Etat en tant que coordinateur entraînerait nécessairement des coûts, notamment pour la mise en place d'une infrastructure et la mobilisation de personnel. Il s'interroge dès lors sur la pertinence de confier ce rôle à l'Etat, alors que des acteurs privés remplissent déjà efficacement cette fonction. Il évoque à cet égard l'exemple de Velospot, qui a rencontré un grand succès à Genève.

M^{me} Trottet précise une nouvelle fois que la motion ne vise pas à instaurer une coordination étatique, ni à accorder des subventions, mais à créer une impulsion à travers un projet pilote. Elle souligne qu'il manque aujourd'hui les conditions-cadres nécessaires pour permettre le développement de telles initiatives à plus grande échelle, notamment en matière de stationnement. Elle réaffirme que l'objectif est de permettre aux entreprises privées de se développer dans un cadre plus favorable.

Une députée du PS réagit aux éléments évoqués précédemment par M^{me} Trottet, en ajoutant que l'objectif n'est pas de favoriser l'achat d'abonnements existants comme Mobility ni de structurer une simple mutualisation, mais bien de proposer une offre intégrée couvrant l'ensemble des modes de déplacement au sein d'une même plateforme et d'un abonnement unique. Elle indique que ce modèle s'inspire du concept de Mobility as a Service (MaaS), développé initialement en Finlande puis repris notamment à Vienne. Dans ces exemples, l'utilisateur achète un abonnement auprès d'une plateforme qui, en fonction de ses contraintes et de ses besoins, calcule et propose des itinéraires intermodaux ainsi que différentes options de transport. Elle souligne que, dans le cas d'Helsinki, une impulsion des pouvoirs publics a été nécessaire pour coordonner les différents acteurs, transports publics, taxis et opérateurs privés et favoriser l'accès de la population à ce type de service.

Une députée PLR demande, en référence aux invites de la motion qui évoquent une mobilité intégrée et abordable avec un coût estimé à 300 francs par mois, pour quel public cette somme peut réellement être considérée comme abordable.

M^{me} Trottet répond que ces montants proviennent des calculs réalisés dans le cadre de l'étude « APRÈS-Genève ». Elle précise que le coût moyen d'une voiture individuelle s'élève à environ 600 francs par mois, sans inclure l'accès à d'autres modes de transport. Elle reconnaît que le prix peut sembler élevé, mais rappelle que la fourchette estimée entre 300 et 600 francs intègre

également une réduction de la charge mentale pour l'utilisateur, celui-ci n'ayant plus à se soucier des questions d'assurance ou d'entretien.

Audition de M^{me} Stéphanie Lammar, présidente du conseil d'administration, de M. Lionel Brasier, directeur général, et de M. Emmanuel Fankhauser, responsable développement – TPG

M^{me} Lammar précise que, pour les TPG, toute mesure visant à faciliter l'accès aux transports publics pour la population est positive et s'inscrit dans une démarche d'amélioration continue.

M. Fankhauser indique que l'objectif commun est de rendre la mobilité durable, inclusive et accessible en transports publics à Genève. Pour la motion, il précise qu'elle s'inscrit dans le plan d'action des transports collectifs, sur lequel repose le contrat de prestation 2025-2029, qui vise notamment à promouvoir la complémentarité entre les différents modes de transport. Les TPG se sont engagés dans cet objectif avec le soutien de l'Etat, sans qu'un budget spécifique n'ait été attribué. Plusieurs sources de financement sont mobilisées, européennes, locales et fédérales, notamment à travers des programmes comme Horizon Europe, l'Office fédéral de l'énergie et la Fondation Modus, qui soutiennent divers projets favorisant la mobilité multimodale (intégration du bus, du vélo en libre-service, du covoiturage, etc.). Il évoque les coopérations avec le canton, les communes et le pôle métropolitain du Genevois français dans le cadre d'actions transfrontalières, notamment pour la création de pôles de mobilité. A Lancy-Bachet, par exemple, un pôle multimodal est en cours d'aménagement, comprenant un espace de vélos en libre-service « Vélopartage », ou encore la mise à disposition des voitures Mobility dans certaines zones, ainsi que des stationnements vélos gérés par la Fondation des parkings. Actuellement, une quarantaine de micro-pôles de mobilité sont déjà en place, avec un objectif de 50 supplémentaires d'ici 2032, y compris en France voisine grâce à des financements transfrontaliers. Sur le plan du service client, il présente le concept MaaS (Mobility as a Service), qui vise à regrouper dans une seule application plusieurs services de mobilité accessibles via une interface unique. Il reconnaît que ce modèle reste complexe à mettre en œuvre, car il suppose une coopération entre acteurs parfois concurrents.

Les TPG avancent donc progressivement, selon les opportunités et les partenariats, en développant notamment leur webshop, qui permet déjà de regrouper les abonnements TPG et VéloPartage, ainsi que l'accès aux vélostations de la Fondation des parkings. Aujourd'hui, grâce à ce système, 70% des abonnements VéloPartage sont commandés via la plateforme des TPG, ce qui démontre l'intérêt du public pour une approche intégrée et

l'efficacité de ces outils. Il conclut en évoquant le projet pilote « bons vélos », mené avec la commune de Carouge est accessible via le webshop, ainsi que la réflexion en cours autour de la création d'une centrale de mobilité, appelée à devenir une Maison de la mobilité, destinée à offrir aux usagers des conseils personnalisés et multimodaux, notamment dans la perspective du déménagement futur de la gare lié aux travaux.

Un député du PS pose la question de l'adaptation des arrêts de bus. Il dit avoir compris que les TPG ne réalisent pas directement ces travaux, mais explique avoir de la peine à obtenir des informations claires à ce sujet. Après avoir consulté la carte interactive nationale, partiellement en allemand, il constate que de nombreux arrêts n'affichent pas de données et que les arrêts réellement accessibles demeurent peu nombreux. Il indique avoir du mal à comprendre le schéma comparatif entre cantons et demande si Genève est réellement un bon élève par rapport à des villes comme Zurich, Berne ou Lausanne. Il relève que le canton mentionne que 90% des usagers sont desservis par des arrêts conformes sur le domaine cantonal, mais il souhaite connaître le chiffre global, incluant les communes, afin de savoir quelle part de la population vit effectivement à proximité d'un arrêt accessible. Il note que 62% des arrêts cantonaux sont adaptés, mais seulement 44% au total en incluant les communes, ce qui montre qu'il reste encore beaucoup à faire. Il demande enfin si toutes les communes appliquent les mêmes critères et si la technique du « kneeling », qui permet d'abaisser le bus à l'arrêt, peut compenser le manque d'arrêts adaptés, et si cette option a été envisagée.

M. Fankhauser reconnaît que la carte actuelle n'est pas d'un usage très simple. Il précise que, dans la future application des TPG, qui sera disponible en 2026, l'objectif est que ces informations soient directement intégrées dans la recherche d'itinéraires. Il ajoute que le taux de 44% d'arrêts conformes évolue chaque semaine, au fil des nouveaux aménagements réalisés dans l'ensemble du canton. Le chiffre de 90%, selon lui, repose probablement sur la fréquentation, c'est-à-dire que les arrêts déjà équipés sont ceux les plus utilisés du réseau, tandis que les arrêts non encore adaptés se situent majoritairement sur des lignes cantonales moins fréquentées.

Le même député demande à connaître les chiffres distincts pour le canton et pour les communes, afin de savoir quel est le pourcentage total d'arrêts accessibles sur l'ensemble du territoire.

M. Fankhauser répond que les TPG ne disposent pas de ces chiffres détaillés. Il précise qu'il faudrait isoler les données.

M^{me} Lammar indique que les chiffres de 42% ou 44% sont quasiment similaires, la différence tenant seulement à quelques semaines d'écart dans la

mise à jour des données pour l'ensemble du canton. Elle précise que les chiffres communiqués concernent les routes cantonales, où les quais conformes desservent environ 90% des usagers. Elle reconnaît que le député S a raison de souligner que ce chiffre ne tient pas compte des routes communales et précise que ces données globales, intégrant à la fois les routes cantonales et communales, ne sont pas disponibles. Elle ajoute toutefois qu'il serait possible d'examiner si ces informations peuvent être établies.

M. Brasier indique qu'un forum des communes a récemment été organisé, réunissant les 45 communes genevoises. A cette occasion, il a été proposé que les TPG soient systématiquement contactés lors de tout projet de réaménagement de routes, afin de mettre leur expertise à disposition et de garantir que les futurs aménagements soient conformes et adaptés aux besoins en matière d'accessibilité.

M. Fankhauser précise que, concernant le kneeling, l'objectif principal reste de rehausser les quais afin d'assurer une accessibilité structurelle. Il indique ne pas disposer de chiffres précis sur ce point, mais souligne qu'un nombre croissant de véhicules du parc TPG sont désormais équipés de ce système, permettant au bus de s'incliner à l'arrêt. Il indique que le taux atteindra 62% une fois que les 69 quais actuellement en travaux seront achevés.

Un député du PS souligne que, en tant qu'exploitant, les TPG dépendent du bon vouloir du canton et des communes pour la mise en conformité des arrêts. Il relève que la carte interactive évoquée plus tôt est peu conviviale et difficile à interpréter, tout en se réjouissant du projet prévu pour 2026, qui devrait améliorer cet aspect. Il ajoute qu'il est difficile d'avoir une bonne interprétation de cette carte.

Un député LJS souligne que les TPG n'ont manifestement pas attendu le dépôt de ces motions pour mettre en place des mesures en faveur des personnes âgées et à mobilité réduite. Il ajoute que, selon lui, ces trois motions semblent en quelque sorte ouvrir des portes déjà ouvertes, puis il demande s'il a raison de le penser.

Audition de M. David Favre, directeur général de l'OCT – DSM

M. Favre rappelle que cette motion invite à élaborer un projet pilote d'abonnement de mobilité partagée à l'échelle de plusieurs quartiers existants, tant en zone urbaine que périurbaine. Le projet vise à intégrer différents modes de transport, avec une attention particulière portée à l'intermodalité, à la simplicité d'utilisation et à l'accessibilité du stationnement nécessaire à sa mise en œuvre. Il ajoute que la motion prévoit également la mise en place d'une

phase de test sur une période définie, afin d'évaluer l'impact et l'efficacité du dispositif.

La motion demande d'impliquer les parties prenantes locales, notamment les services de transport public, les entreprises locales et les communes, dans la conception et la mise en œuvre du projet pilote. Celle-ci prévoit en outre un suivi et une évaluation rigoureuse des résultats sur la base d'indicateurs tels que la satisfaction des usagers, la réduction des émissions de CO₂, l'impact sur la congestion routière et l'utilisation des différents modes de transport inclus dans l'abonnement. Enfin, il précise que la motion invite à communiquer les résultats de manière transparente et ensuite, selon les résultats, à envisager l'extension du projet à l'ensemble du canton. Il résume, en expliquant que cette motion propose un projet pilote d'abonnement multimodal reposant sur une phase test, la participation des parties prenantes, un suivi attentif et une communication transparente des résultats. Il précise que cette motion s'inscrit dans la logique de la mobilité partagée, qui consiste à passer d'une logique de propriété individuelle des moyens de transport à une approche visant à faciliter la chaîne de transports à travers des moyens de transport partagés.

M. Favre rappelle que les plans d'action en matière de mobilité, issus des plans généraux menés par M. Maudet au début de la législature, ont tous été présentés et adoptés par voie de résolution, puis validés par le Conseil d'Etat il y a environ une année. Dans ces plans, la mobilité partagée concerne notamment le plan d'action du réseau routier, à travers l'action numéro 13, qui vise à encourager et développer la mobilité partagée ; cela concerne également le plan d'action de mobilité active (PAMA), avec l'action numéro 8, qui promeut la multimodalité, au-delà des TPG, des Mouettes et du Léman Express, en intégrant d'autres services de transport. Il indique que dans le cadre du PAMA il y a également l'action numéro 9, qui prévoit le développement de hubs de mobilité multimodaux, qui sont une étape, selon lui, essentielle avant de pouvoir envisager un abonnement combiné tel que suggéré par la motion. Par ailleurs, il mentionne l'action numéro 10, qui est en cours et concerne la mise en place d'une nouvelle concession de « VéloPartage » à l'échelle transfrontalière, afin d'étendre rapidement ce système à l'ensemble du Grand Genève. Il indique également que le plan d'action sur les transports professionnels (PATPro) comprend l'action numéro 4, qui encourage les entreprises à mutualiser leurs flottes de véhicules professionnels, ainsi qu'une action numéro 14, qui vise à développer un système d'automates à colis multiopérateurs. Il ajoute que ces initiatives traduisent une approche large de la multimodalité, qui inclut également des services tels que la possibilité, à l'instar de la gare des Eaux-Vives, de récupérer un colis avant de prendre le train. Enfin, il souligne que, dans le cadre de cette approche transversale, le

plan d'action du stationnement (PAST), à travers son action numéro 23, vise à faciliter l'implantation de places d'autopartage sur le domaine public et dans les parkings en ouvrage. Il ajoute à ce sujet que cette mesure commence à se concrétiser et précise que les premières places de Mobility apparaîtront prochainement dans le canton, notamment à Lancy.

M. Favre mentionne que, dans le cadre de la feuille de route des mobilités pendulaires, plusieurs entreprises ont signé ce document, notamment celles des zones industrielles de la ZIPLO et de la ZIMEYSAVER, ainsi que les communes concernées, y compris certaines communes frontalières, et les opérateurs impliqués. Il rappelle que l'action numéro 5 de cette feuille de route prévoit que les entreprises soutiennent le développement et la promotion de navettes d'entreprise destinées aux trajets domicile-travail de leurs collaborateurs, avec la possibilité de mutualiser ces services entre entreprises volontaires. Il souligne qu'il s'agit là d'un élément important de la mobilité partagée. Il précise qu'un travail est en cours avec les TPG, qui réalisent une analyse origine-destination en vue de la mise en place de ces navettes d'entreprise. Il indique que l'objectif est de créer un système reposant sur des synergies entre les différents acteurs de la mobilité.

Il indique avoir récemment appris, à la suite d'échanges avec l'ATMB, dont le canton de Genève est actionnaire, que cette dernière avait mis à disposition de nouvelles aires de covoiturage servant de hubs de transfert modal. Il explique que chaque ouverture de ce type d'infrastructure le long de l'autoroute gérée par l'ATMB est suivie de la mise en place par des entreprises de navettes pour leurs employés. Il ajoute que les navettes d'entreprise deviennent un nouveau domaine d'activité économique, citant l'exemple d'une start-up récemment installée en Suisse, après avoir opéré en Italie et en France. Celle-ci propose des solutions « clés en main » et flexibles permettant aux entreprises d'organiser leurs navettes selon leurs besoins. Selon lui, cette évolution témoigne d'un secteur en plein essor.

M. Favre poursuit en précisant que les associations des zones industrielles de la ZIPLO et de la ZIMEYSAVER soutiennent le test d'une plateforme de covoiturage destinée aux entreprises concernées, avec la possibilité pour d'autres sociétés intéressées d'y participer, et qu'il s'agit de l'action numéro 6 de la feuille de route. Il souligne que le covoiturage représente un potentiel de développement, rappelant que la Haute-Savoie est déjà la première région de France dans ce domaine. Il insiste sur la nécessité de renforcer cette pratique et d'en faciliter l'usage, afin de garantir une chaîne de transport cohérente. Il précise que des tests sont en cours, menés en partenariat avec des partenaires économiques des zones industrielles de la ZIPLO et de la ZIMEYSAVER. Il indique que ces associations des zones industrielles, avec la Fondation Modus,

accompagnent le développement de hubs de mobilité dans les zones industrielles. Ces pôles concentrent différents services de mobilité et constituent un élément essentiel de la thématique de la motion discutée. Il poursuit ensuite sur l'action numéro 13 précédemment évoquée, et explique qu'elle vise à développer une vision stratégique en faveur de la mobilité partagée. Il explique que l'objectif est de renforcer l'offre de mobilité partagée à Genève afin d'atteindre les cibles fixées dans le plan d'action, d'articuler les services de mobilité en complément des transports publics, en particulier pour le premier et le dernier kilomètre, et de hiérarchiser l'offre sur le territoire. Il souligne également la nécessité d'organiser la gouvernance de ce dispositif, car les offres actuelles, bien que développées par les TPG, nécessitent un encadrement pour garantir la cohérence et la coordination entre les acteurs. Il insiste ensuite sur l'objectif de promouvoir activement la mobilité partagée auprès du public et des entreprises.

Dans le cadre de l'élaboration de cette vision stratégique, il indique qu'il a été constaté qu'une erreur fréquente consistait à concentrer les hubs de mobilité uniquement au centre-ville. Il ajoute qu'il est souvent plus simple de commencer par les zones centrales, par exemple à Bachet, mais qu'il leur a été rappelé l'importance de développer ces infrastructures sur l'ensemble du territoire et de les relier aux maillons du réseau de transport public, afin de favoriser une mobilité partagée, accessible et efficace. L'un des objectifs en matière de mobilité partagée consiste à couvrir les besoins de déplacement du premier et du dernier kilomètre, notamment en périphérie, en offrant des services de mobilité articulés avec les transports publics. Cette approche vise à réduire la dépendance à la voiture individuelle, particulièrement marquée dans les zones périphériques et à libérer des surfaces actuellement dévolues au stationnement.

Il souligne également la nécessité d'augmenter le taux d'occupation des véhicules motorisés individuels, actuellement estimé entre 1,1 et 1,3 personne par véhicule selon les zones. Il rappelle qu'un taux moyen de 2 personnes par véhicule représenterait déjà une amélioration considérable en matière de fluidité du trafic. Il ajoute qu'il ne faut pas de changements très importants pour que la mobilité à Genève se refluidifie, comme on peut l'observer durant les périodes de vacances.

Il précise que cette réflexion ne concerne pas uniquement les véhicules privés, mais également les flottes professionnelles. Il précise que, si chaque entreprise développe sa propre application, propose ses propres solutions et met en place ses propres incitations en matière de mobilité, cela génère des coûts élevés et un manque d'efficacité collective. Il indique que l'enjeu est donc de mutualiser les moyens, de favoriser les économies d'échelle et de

rassembler les entreprises autour d'initiatives communes, tout en encourageant l'innovation technologique dans ce domaine. Il estime que la technologie jouera un rôle déterminant dans l'avenir de la mobilité partagée. L'objectif à terme serait de disposer d'une application intégrée, similaire à celles des CFF, des TPG ou de Google Maps, permettant aux usagers d'accéder à l'ensemble des offres de mobilité telles que « VéloPartage », voitures Mobility, transports publics, au sein d'une seule application. Il reconnaît toutefois que cette perspective reste encore à concrétiser, dans la mesure où il demeure difficile de rassembler et d'harmoniser les bases de données des différents acteurs. Il conclut en soulignant l'importance d'encourager les solutions innovantes dans ce domaine, évoquant notamment le concept de « Mobility as a Service » (MaaS). Il précise que, bien qu'aucune solution pleinement opérationnelle n'existe encore à ce jour à Genève, plusieurs start-up travaillent activement sur ce modèle.

M. Favre poursuit en indiquant que les actions en lien avec la mobilité partagée se répartissent dans les catégories suivantes : une coordination interne et externe à l'Etat ; la mise en place d'aménagements ; la communication aux publics cibles ; et encadrer le portage du développement de l'offre. Il souligne que l'objectif est de construire une offre multimodale cohérente. Il rappelle à ce propos qu'environ 70% des abonnements annuels de vélos en libre-service Donkey Republic sont actuellement distribués via l'intermédiaire des employeurs du canton.

Depuis le 1^{er} janvier, le webshop des TPG teste le principe d'un « compte mobilité » pour les entreprises, qui permet de regrouper plusieurs services. Ce compte donne déjà accès à des prestations de « Genève Roule », à des offres de vélostations gérées par la Fondation des parkings, ainsi qu'au système de vélopartage de Donkey Republic, pour une utilisation ponctuelle ou par abonnement. Il ajoute que le webshop permet également de souscrire un abonnement de transports publics, créant ainsi un guichet unique regroupant plusieurs prestations de mobilité. Parallèlement, les TPG développent un réseau de pôles de mobilité, encadré par l'Etat, avec un déploiement prévu de plus de 50 nouveaux pôles, à raison d'une dizaine par an. Ces infrastructures visent à faciliter la multimodalité, notamment pour le premier et le dernier kilomètre. Il indique que chaque pôle comprend l'installation et l'entretien d'un totem d'information multimodale, conforme aux standards TPG et est coordonné avec les communes et les services de mobilité associés comme les vélos en libre-service, les casiers connectés ou encore le car sharing. Il cite l'exemple du mini hub de Bachet où un totem indique la localisation des voitures Mobility, la position de la vélostation, ou encore la disponibilité d'un vélo-cargo.

M. Favre rappelle ensuite que la motion discutée souhaite tester un abonnement combiné de mobilité. Il précise qu'au niveau national, ce type d'intégration est en cours de développement, avec l'objectif que le SwissPass devienne à terme le support unique de la mobilité multimodale. Celui-ci permet déjà de regrouper plusieurs titres de transport tels que l'abonnement demi-tarif, l'abonnement CFF, ou encore l'abonnement tout Genève, et sert également à ouvrir les vélostations de la Fondation des parkings.

Il souligne que l'une des premières tentatives de regrouper divers services au sein d'un abonnement combiné remonte à 2019, avec le lancement du projet ZenGo par les TPG et les transports publics lausannois. M. Favre explique que ce projet pionnier, bien qu'innovant, a rencontré plusieurs limites techniques et économiques. Il indique que l'offre a été complexe à négocier et à maintenir financièrement attractive et il ajoute que cette offre n'a attiré qu'environ 600 clients, relevant ainsi que l'avantage de cet abonnement combiné était finalement limité. Il ajoute que le projet visait également à l'intégration des taxis dans la chaîne de mobilité qui s'est également révélée difficile. Il observe que ce modèle d'abonnement fixe ressemblait davantage à celui des forfaits téléphoniques, alors que la mobilité requiert une plus grande flexibilité d'usage. Il indique qu'à l'avenir les comptes mobilité personnalisés pourraient être à favoriser, permettant aux usagers de bénéficier d'un rabais global en fin de mois en fonction de leur consommation. L'alliance SwissPass travaille déjà sur cette approche via le système EasyRide, qui calcule automatiquement le parcours effectué et le tarif. Il explique que c'est dans cette logique que s'inscrit également le projet fédéral MODI, une plateforme nationale de données de mobilité regroupant différents opérateurs et facilitant la création de chaînes de déplacement intégrées.

Il ajoute que les TPG ont également lancé, en partenariat avec Modus, un abonnement combiné zone 10 incluant transports publics et vélos en libre-service durant l'été 2024. Cet abonnement offrait un vélo mécanique deux heures par jour et dix utilisations de vélos électriques par mois. L'expérience a montré la complémentarité intéressante entre vélo et transports publics, le vélo étant un élément clé du premier et du dernier kilomètre. Il souligne cependant que l'usage intermodal simultané (vélo et transports publics sur le même trajet) s'est avéré moins important que prévu, car les usagers avaient tendance à choisir un seul mode pour l'ensemble du trajet. Il précise toutefois que, selon les groupes de discussion menés dans le cadre de l'évaluation, les utilisateurs restaient intéressés par une offre combinée, mais jugeaient le coût cumulé des abonnements vélo et TPG trop élevé. Il évoque une marge de tolérance tarifaire identifiée en indiquant que les usagers seraient prêts à payer jusqu'à 150 francs supplémentaires pour bénéficier de services

complémentaires attractifs. Il ajoute que, comme le font déjà certaines communes et employeurs, ces derniers ont un rôle clé à jouer dans le soutien à la multimodalité.

Enfin, il mentionne un partenariat initié avec le TCS, la centrale de mobilité, le canton de Zurich, le canton de Berne, l'Etat de Fribourg et Suisse Energie, dans le cadre d'un projet intitulé « Shared Mobility Booster ». Il explique que ce projet a été réalisé avec l'académie de la mobilité du TCS et vise à sensibiliser les communes suisses à l'importance du développement de la mobilité partagée et à les accompagner dans la mise en œuvre d'offres adaptées. Il conclut en précisant que cette initiative s'inscrit dans le prolongement des actions menées par l'Etat de Genève et des TPG avec leurs partenaires. Le programme comprend notamment un module de formation intitulé « Connaissances de base et coaching pour les communes », ainsi qu'un deuxième module consacré à l'identification des offres pouvant être combinées avec les dispositifs déjà existants au sein des communes. Il indique que, dans le cadre de ce projet, les communes recevront prochainement une invitation leur permettant de manifester leur intérêt à participer à l'opération.

Il souligne que l'enjeu pour le département est de renforcer la coordination entre les acteurs afin de fédérer leurs actions, de mobiliser les soutiens nécessaires et d'assurer la mise en œuvre d'une offre de mobilité partagée cohérente et ambitieuse.

M. Favre insiste sur la nécessité de développer une offre de mobilité partagée cohérente, fondée sur la coordination des acteurs et accompagnée d'une promotion active auprès de la population, notamment par la sensibilisation à l'idée de « partager la mobilité plutôt que la posséder ». L'objectif est que cette offre soit simple, efficace et facilement appropriable par les usagers. Il rappelle que le projet pilote prévu par la motion s'inscrit pleinement dans les objectifs définis par l'Etat de Genève en matière de mobilité partagée. Selon lui, la priorité consiste d'abord à mettre en place une structure de coordination permettant aux différents acteurs de développer des synergies et de renforcer leur collaboration. Dans un second temps, il s'agira de lancer un projet pilote d'abonnement de mobilité partagée à l'échelle de plusieurs quartiers existants, afin d'intégrer différents modes de transport. Il estime qu'un tel projet pourrait constituer une démarche exemplaire pour fédérer les acteurs autour de la mobilité partagée et intégrée. Il attire toutefois l'attention de la commission sur le fait que de telles initiatives nécessitent du temps, et qu'il convient, dans un premier temps, de faciliter la coordination et de créer l'offre avant de proposer des abonnements. Il conclut en rappelant que l'objectif global est de parvenir à une intégration des offres, des services, des tarifs et des outils de réservation, afin de renforcer la fluidité des déplacements

dans le canton de Genève, ainsi que la sécurité et l'attractivité des différents modes de transport au sein d'un système véritablement multimodal.

Questions

Un député PLR demande si la motion proposée est selon le département redondante ou inutile, dans la mesure où les actions qu'elle prévoit sont déjà en cours de mise en œuvre, mais selon un calendrier et un rythme différent. Il interroge ensuite M. Favre sur la coordination avec les communes, demandant qui en prend l'initiative et quel acteur assure le rôle de pilotage dans cette démarche. Enfin, il relève que de nombreux exemples ont été évoqués concernant la mobilité multimodale, y compris certains qui ont rencontré des difficultés. Il souhaite savoir s'il existe des exemples concrets de dispositifs de mobilité multimodale qui fonctionnent déjà efficacement, en Suisse ou dans le canton, et qui pourraient servir de modèles de référence.

M. Favre répond que dans le cadre de la feuille de route de la mobilité pendulaire, le département assure la coordination générale et travaille étroitement avec les partenaires concernés. Il précise que l'Etat supervise les actions menées dans les zones industrielles, en collaboration avec la Fondation Modus, tandis que les TPG restent un acteur essentiel du développement des hubs de mobilité, en réunissant plusieurs partenaires et opérateurs de services autour de ces projets.

Un député du PS s'interroge au sujet de l'entreprise Donkey Republic. Il indique s'être interrogé sur le fonctionnement des stations de vélos en libre-service et explique avoir été surpris d'apprendre que l'entreprise facture la remise d'un vélo sur l'espace public lorsqu'il n'est pas déposé dans une station prévue à cet effet. Il souhaite savoir comment cette question est réglée avec l'Etat, ajoutant avoir été étonné que le dépôt hors station fasse l'objet d'une facturation par l'opérateur.

M. Favre répond que cela ne l'étonne pas, car un dépôt de vélos effectué de manière sauvage rendrait le système ingérable pour l'entreprise. Il rappelle que plusieurs villes ont ouvert complètement leur marché, se retrouvant avec une quinzaine d'entreprises de vélos et de trottinettes, citant notamment l'exemple de Berlin. Il explique qu'à Genève, le choix a été fait de réguler ce marché, les trottinettes en libre-service n'ont jamais été autorisées et une concession unique a été octroyée pour les vélos, selon un modèle gratuit. Il souligne que ce modèle avec une gratuité intégrale présente certaines limites. Dans ce cadre et afin de prévenir les vols de vélos ou d'éviter des frais excessifs de repositionnement, des règles d'usage ont été instaurées. Ainsi, il indique

que, lorsqu'un vélo est déposé en dehors des emplacements autorisés, une pénalité peut être appliquée à l'utilisateur.

Un député Vert indique que sa question porte sur l'articulation entre les intentions de l'Etat en matière de service public, c'est-à-dire les domaines coordonnés et gérés directement par l'administration et ceux qui relèvent plutôt d'un partenariat avec des acteurs privés, notamment en ce qui concerne les navettes d'entreprise évoquées précédemment. Il souligne qu'en matière de coordination, il reste encore beaucoup de progrès à accomplir, observant par exemple que TPG Flex et le réseau de bus des TPG ne sont pas encore intégrés au sein d'une même application. Il souhaite savoir quels sont les éléments que l'Etat entend coordonner de manière volontariste, dans quels délais, et quels aspects il envisage de laisser au secteur privé.

M. Favre souligne qu'il s'agit d'une question complexe, car la mobilité partagée en est encore à ses balbutiements. Il explique que sans un encadrement fort de l'Etat et sans une dynamique impulsée par celui-ci, à travers notamment un forum ou une feuille de route pour la mobilité partagée, il est difficile de favoriser l'intégration et la coordination des différents acteurs, en particulier au niveau des communes. Il reconnaît que le domaine peut paraître complexe mais précise que cela s'explique par la multiplication des tests et par le fait que l'on se trouve actuellement dans une phase de consolidation. Pour parvenir à un système de mobilité partagée réellement performant, il indique que de nombreux éléments doivent encore être harmonisés et stabilisés. Il ajoute que plusieurs initiatives ont été menées au niveau national, mais que certaines ont déjà montré leurs limites. Il cite l'exemple d'un projet pionnier dans ce domaine, ZenGo, qui a dû être arrêté et de nombreuses applications de type MaaS, pourtant récentes, qui sont déjà devenues obsolètes en raison de l'évolution rapide du secteur. Il met en avant des avancées concrètes à Genève, en particulier la création de hubs de mobilité, dont plus de 20 sont déjà réalisés, sur un objectif de plus de 80 d'ici la fin de la législature. Il estime qu'il s'agit là d'un progrès important, reposant sur une coordination active entre les acteurs. Abordant la question du laisser-faire, il rappelle qu'à un moment, le canton pensait que de nombreuses entreprises de type Mobility allaient envahir le marché. Il cite l'exemple de Berlin, capitale d'un pays à forte industrie automobile, où il était possible de tester tous les nouveaux modèles de voitures électriques grâce à des systèmes de free-floating, comparables à ceux des vélos en libre-service. Il note toutefois que ce modèle a presque disparu, car il s'est révélé économiquement non viable. Il précise que Genève avait également facilité l'implantation de tels systèmes, en assouplissant le cadre réglementaire. Mobility, qui avait tenté de développer ce service, a finalement abandonné le modèle du free-floating, car cela a été

jugé non rentable. M. Favre explique enfin que l'expérience à Genève a montré que ce système était souvent utilisé de manière non optimale, notamment par des personnes qui s'en servaient pour de courts trajets ponctuels, par exemple pour aller déjeuner dans un autre quartier, ce qui ne correspondait pas à l'objectif de mobilité visé.

Audition de la Fondation Modus : M. Patrick Saudan, président du conseil de la Fondation Modus, et M. Guillaume Devron, directeur de la Fondation Modus

M. Saudan explique que la fondation est une fondation thématique rattachée à la Fondation Wilsdorf et que la mission de la Fondation Modus consiste à contribuer, sur le long terme, à la réduction de l'empreinte carbone du canton de Genève, notamment en agissant sur la diminution du trafic individuel motorisé. Il précise qu'il s'agit d'une fondation apolitique, collaborant avec l'ensemble des acteurs publics et privés qui souhaitent s'engager dans cette direction. Il cède ensuite la parole à M. Devron, chargé de présenter plus en détail la Fondation Modus ainsi que les actions menées dans le cadre du projet Comob.

M. Devron indique que la Fondation Modus a pour premier défi la décarbonation. L'objectif est de contribuer à atteindre les objectifs cantonaux en la matière en démontrant, au moyen d'expérimentations concrètes, qu'il est possible d'engager une trajectoire crédible de décarbonation de la mobilité. Cela passe par des projets pilotes tels que Comob ou par d'autres outils expérimentaux. Il précise que la fondation s'articule autour de six missions principales. La première consiste à soutenir les acteurs déjà présents dans le canton de Genève, il ne s'agit ni de se substituer à l'action publique ni d'entrer en concurrence avec elle, mais d'apporter un appui complémentaire. Cet accompagnement peut être financier, mais également méthodologique, la fondation disposant d'outils issus du monde de la recherche. Il arrive toutefois qu'aucun acteur ne soit positionné sur le déploiement d'un projet donné et, dans ce cas, la fondation peut se permettre d'en assumer le pilotage. La deuxième mission concerne la mise en réseau, c'est-à-dire que la fondation réunit les acteurs de la mobilité du canton autour d'événements conviviaux, tels que des afterworks. La troisième mission porte sur l'expérimentation concrète. L'objectif n'est pas de produire une quantité d'études supplémentaires, mais de tester sur le terrain des dispositifs précis et concrets, d'en évaluer les résultats et de générer ainsi de nouvelles connaissances.

M. Devron poursuit en présentant les autres missions de la fondation, notamment les activités d'incubation menées en partenariat avec la FONGIT afin de favoriser l'émergence de start-up et de nouvelles entreprises actives

dans le domaine de la mobilité. Il expose ensuite les cinq dispositifs opérationnels à travers lesquels la fondation intervient. Le premier est le « laboratoire », dédié à la conduite d'expérimentations concrètes sur le terrain. Le deuxième est la « plateforme », qui vise à favoriser la collaboration entre des acteurs qui n'ont pas l'habitude de travailler ensemble. Troisièmement, « la fabrique des imaginaires » a pour objectif de faire évoluer les représentations liées à la mobilité, tant du côté des usagers que des acteurs institutionnels. Le quatrième dispositif concerne l'incubation, développée avec la FONGIT, afin d'accompagner des entreprises, ONG ou autres structures souhaitant proposer de nouveaux services en matière de mobilité. Il indique avoir introduit quelques statistiques issues de l'enquête Modus lancée au printemps 2024, ainsi que des données provenant de l'Observatoire de la mobilité, développé conjointement avec l'office cantonal des transports. Il invite les membres de la commission à consulter ces ressources.

Il commence par aborder la question de la transformation du rapport à la voiture. Depuis une vingtaine d'années, il indique qu'il y a une tendance générale à la démotorisation, le canton de Genève enregistre ainsi une baisse de 11,4% du taux de motorisation. Ce phénomène s'explique par le renforcement de l'offre de transports publics, l'évolution de l'image de la voiture, ainsi que par un intérêt croissant pour les alternatives de mobilité. Il évoque ensuite deux éléments psychosociaux. Premièrement, les distances moyennes parcourues tendent à diminuer depuis les années 2000 et la place des voitures recule également. Deuxièmement, concernant l'image de la voiture, il cite une étude de l'EPFL sur la typologie des choix modaux, qui permet de profiler les usagers selon leurs comportements et perceptions. Il indique que cette étude a permis de déterminer le profil de « l'automobiliste exclusif », c'est-à-dire la personne qui utilise quotidiennement sa voiture et en a une image très positive. Ce profil de l'automobiliste exclusif est à la baisse et tend à disparaître. Il constate que cette évolution reflète à la fois une sensibilité écologique croissante et la montée en puissance d'alternatives crédibles dans le canton, à laquelle s'ajoute un fort effet de congestion du trafic. Il mentionne également des données issues de l'enquête Modus, menée auprès de 3200 personnes dans le canton. Celles-ci montrent que près de 75% de la population genevoise se dit prête à envisager une autre solution que la voiture individuelle. Parmi les usagers réguliers de la voiture, environ 50% seraient disposés à réfléchir à des alternatives. Il rappelle que différents usages de la voiture coexistent, comme le covoiturage ou l'autopartage. Il ajoute que de nouvelles données montrent une dynamique de changement notable avec la proportion de personnes totalement réfractaires au changement qui demeure minoritaire, tandis qu'une majorité se situe dans un processus de transition,

certaines ayant déjà modifié leurs pratiques. Cette tendance est observée pour l'ensemble du territoire genevois, bien qu'il y ait certaines nuances d'un territoire à un autre, et apparaît particulièrement marquée chez les frontaliers.

Il poursuit avec la présentation du projet Comob, soutenu par la Fondation Modus et lancé récemment. Il explique que Comob est une coopérative de véhicules rattachés à un ensemble de logements, un immeuble ou un quartier, permettant de passer d'une logique « une voiture par ménage » à « une voiture pour six ou sept ménages ». L'action de la fondation consiste à soutenir ce projet afin de renforcer le tissu coopératif, d'en assurer le suivi et de démontrer la possibilité d'un usage de la voiture plus sobre, soutenir la multimodalité en combinant notamment véhicule partagé, vélos électriques et vélos-cargos. Il poursuit en détaillant le fonctionnement concret de Comob. Il explique qu'il s'agit de deux services complémentaires : d'une part, un dispositif d'autopartage reposant sur un « pool » de véhicules mis en commun et, d'autre part, un système de vélos et vélos-cargos partagés, l'ensemble étant accessible via une application unique et transversale. Le modèle s'apparente à celui de Mobility, mais intègre pleinement l'intermodalité grâce à l'offre qui comprend les vélos. Il rappelle que Comob est encore à ses débuts, car le projet a été initié en janvier 2025 et le pilote a été lancé avec le soutien de la Fondation Modus en juin 2025. Malgré ce démarrage récent, quelques premiers éléments d'évaluation sont déjà disponibles. Il décrit ensuite le fonctionnement pratique du service. Il indique que, lorsqu'une coopérative d'habitation rejoint Comob, ses membres peuvent s'inscrire sur la plateforme. L'utilisation du service se déroule en quatre étapes : l'inscription, la réservation du véhicule, l'ouverture du véhicule via l'application ou le SwissPass, puis la restitution de la clé et la confirmation de fin de la location du véhicule. Il précise ensuite l'état d'avancement du projet à Genève. Il indique que le projet pilote se déploie en deux phases. Il indique que quatre à cinq coopératives doivent être intégrées dans ce cadre, dont la coopérative « Roue Libre », déjà active. L'objectif pour la phase 2 est la démotorisation de 182 ménages et pour la phase 3 celle de 1142 ménages à l'échelle du canton. Il présente ensuite quelques éléments d'évaluation du premier prototype mis en œuvre au sein de la coopérative « Roue Libre ». Bien que le lancement soit récent, les données observées entre 23 juin 2025 et le 31 octobre 2025, sont jugées encourageantes avec 38 foyers sont inscrits, ce qui témoigne d'une forte adhésion au sein de la coopérative. La coopérative dispose de huit véhicules, dont trois véhicules familiaux, ainsi que de trois vélos-cargos. Il précise que le taux d'utilisation est élevé et demeure stable dans le temps, tant pour les voitures que pour les vélos-cargos, contrairement à certains systèmes d'autopartage qui tendent à se dégrader au fil des mois. Il aborde enfin la question des coûts. Il rappelle qu'un véhicule

individuel représente en moyenne une dépense annuelle d'environ 11 000 francs selon les modèles, un coût important pour un ménage. Il souligne que l'un des avantages via les abonnements proposés par Comob, qui sont déclinés en plusieurs niveaux, de S à L, selon le kilométrage annuel souhaité, varie entre 107 et 320 francs par mois. Il insiste sur le fait que ce coût demeure largement inférieur à celui de la possession d'un véhicule individuel et inclut l'accès aux voitures, vélos et vélos-cargos, le tout dans un abonnement unique.

Un député Vert relève que la première invitation de la motion vise à faciliter l'accès au stationnement pour ce type de projets. Il observe que, dans le domaine de la mobilité, l'offre conditionne largement les usages. A sa connaissance, il n'existe pas, dans les bâtiments privés ou au sein de la Fondation des parkings, de ratios prévoyant des places spécifiquement réservées aux véhicules partagés, alors même qu'il s'agit de véhicules qui restent le moins souvent immobiles. Compte tenu de la rareté du stationnement à Genève, il estime pertinent que les véhicules circulent plutôt qu'ils n'occupent durablement une place. Il évoque l'existence possible, dans d'autres villes ou pays, de dispositifs prévoyant des ratios spécifiques pour les véhicules partagés et il souhaite savoir si de tels systèmes sont effectivement en vigueur ailleurs. Il s'interroge également sur la pertinence d'envisager, pour Genève, l'introduction de ratios évolutifs afin d'offrir de véritables alternatives en matière de stationnement.

M. Saudan répond qu'à Genève, dans les nouveaux quartiers d'habitation, le ratio entre le nombre de places de stationnement et le nombre de logements tend à diminuer, ce qui favorise indirectement le développement de systèmes de coopératives de mobilité, même si cela repose encore sur une base volontaire. S'agissant de la situation à l'étranger, notamment dans les pays nordiques, il indique qu'il conviendrait d'effectuer des recherches pour en connaître les pratiques exactes.

M. Devron indique qu'à sa connaissance, des expérimentations similaires existent ailleurs sur une base volontaire. En revanche, il n'a pas connaissance de dispositions légales imposant de consacrer une part déterminée des places de stationnement aux véhicules partagés, même si ce point pourrait être exploré. Il ajoute qu'une telle démarche serait effectivement intéressante.

Le président s'intéresse au coût que représente Comob pour la fondation, en précisant qu'il souhaite comprendre s'il s'agit principalement de dépenses liées au développement informatique, à l'acquisition de véhicules ou à d'autres postes.

M. Devron répond que, pour la fondation, les coûts liés à Comob concernent principalement le développement informatique, la coordination et les ressources humaines, ainsi que l'acquisition de véhicules complémentaires. Il précise que le principe est le suivant : lorsqu'un habitant d'un immeuble souhaite mettre sa voiture à disposition du parc partagé, le véhicule doit répondre à certains critères, notamment en matière d'émissions de CO₂. Dans ces cas-là, la Fondation Modus prend en charge le rachat de certains véhicules afin de constituer un parc. Il souligne toutefois que la fondation ne rachète pas les voitures des personnes qui décident de délaissé leur véhicule.

Discussion interne

Le président indique qu'un amendement a été déposé par Le Centre, ce dernier visant à rendre la motion compatible avec le SwissPass. Cet amendement, selon son auteur, réglerait une grande partie du problème en permettant une interopérabilité entre les différentes coopératives. Il souligne qu'il ne s'agit pas d'imposer une obligation, mais d'énoncer une intention visant à encourager cette compatibilité.

Un député PLR relève, à la lumière de l'audition du département la semaine précédente, que l'adoption de la motion ne modifierait probablement pas la situation actuelle, dans la mesure où le département mène déjà des expérimentations et où le secteur privé en développe également. Il indique, dès lors, ne pas percevoir ce que la motion changerait concrètement.

Un député UDC constate, pour sa part, qu'il apparaît évident que cette motion est devenue obsolète. Il relève que Mobility existe déjà, que la Fondation Modus est nettement plus avancée que ce que la motion demande, et il s'interroge dès lors sur la raison pour laquelle l'Etat devrait s'immiscer dans ce que les acteurs privés et la fondation accomplissent déjà efficacement. Il indique avoir perçu une certaine retenue lorsque les auditionnés ont qualifié la motion de « signal positif », estimant qu'il s'agissait davantage d'une formule de courtoisie et que les projets en cours n'ont nul besoin du Grand Conseil pour progresser. Pour ces raisons, il annonce que son groupe refusera la motion.

Un député du PS indique que, s'agissant de la motion, une bonne partie des éléments qu'elle propose sont déjà mis en œuvre. Il s'interroge néanmoins sur le signal qu'enverrait un refus, car il ne souhaite pas que celui-ci soit interprété comme un positionnement défavorable à l'autopartage. Il estime qu'un rejet pourrait constituer un mauvais signal. Il évoque la possibilité de geler la motion et d'y revenir dans un an, afin d'évaluer l'évolution du domaine.

Un député LJS fait remarquer, à la lumière des auditions, que cette motion semble avoir été déposée avec sept ou huit ans de retard, les actions qu'elle propose étant déjà mises en œuvre soit par des partenaires privés, soit par l'Etat.

Vote

Le président met aux voix l'amendement général proposé par Le Centre :
à encourager toute offre de mobilité partagée en regroupant et en amplifiant la communication autour de ces initiatives.

Oui : 10 (4 PLR, 1 LC, 2 Ve, 3 S)

Non : 3 (1 LJS, 2 UDC)

Abstentions : 2 (2 MCG)

L'amendement général est accepté.

Le président met aux voix la M 3077 ainsi amendée :

Oui : 6 (3 S, 2 Ve, 1 LC)

Non : 9 (1 LJS, 2 MCG, 4 PLR, 2 UDC)

Abstentions : –

La M 3077, ainsi amendée, est refusée.

Catégorie de débat préavisée : II (30 min)

Date de dépôt : 5 janvier 2026

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de Cédric Jeanneret

De quoi parle-t-on ?

Plusieurs études confirment que, si la voiture a pu être un marqueur social au XX^e siècle, de plus en plus de gens la considèrent comme une facilité, et voient la mobilité comme un service. Ce n'est pas posséder un véhicule qui est important, c'est pouvoir en disposer en fonction de ses besoins et quand on en a besoin : accéder à un vélo-cargo pour effectuer des courses, à une voiture ou à une camionnette pour des achats plus importants, à un transport public pour se rendre au travail ou à ses loisirs.

Selon l'étude Locali d'APRÈS-Genève, plus d'un Genevois sur deux est prêt à renoncer à une de ses voitures individuelles à condition d'avoir accès à un service d'autopartage.

Une étude de l'EPFL sur la typologie des choix modaux, qui permet de profiler les usagers selon leurs comportements et perceptions, a permis de déterminer que le profil de « l'automobiliste exclusif », c'est-à-dire la personne qui utilise quotidiennement sa voiture et en a une image très positive, est à la baisse et tend à disparaître.

Selon des données issues d'une enquête Modus, menée auprès de 3200 personnes dans le canton, près de 75% de la population genevoise se dit prête à envisager une autre solution que la voiture individuelle. Parmi les usagers réguliers de la voiture, environ 50% seraient disposés à réfléchir à des alternatives.

On ne présente plus Mobility, pionnier national : 3000 voitures disponibles 24h/24, 7j/7, pour 285 000 clients, dont environ un quart sont sociétaires. Même si Mobility est beaucoup plus visible en Suisse allemande, de plus en plus de ménages genevois renoncent à posséder leur propre véhicule et optent pour une mobilité partagée, contribuant ainsi à désencombrer le trafic routier, tout en diminuant leurs coûts.

Mobility a également plusieurs petits frères et petites sœurs au niveau cantonal, le dernier né en janvier 2025 étant CoMob, projet pilote soutenu par la Fondation Modus. Le système est similaire et compatible avec Mobility,

mais à une granularité nettement inférieure : on parle de parkings d'immeubles (principalement des coopératives à l'heure actuelle) dans lesquels en moyenne un véhicule est partagé par 7 ménages environ¹.

Selon le kilométrage annuel souhaité, les coûts pour les ménages varient entre 107 et 320 francs par mois... Intéressant quand on sait que le coût annuel moyen d'un véhicule est d'environ 11 000 francs/an² tout compris (parking, assurance, franchises, amortissement du véhicule, vignette, entretien, impôts, carburant, pneus, etc.).

Au niveau des entreprises, le DSM nous a également informés que des associations comme celles des zones industrielles de la ZIPLO et de la ZIMEYSA soutiennent des tests de plateformes de covoiturage destinées aux entreprises.

Pourquoi est-ce utile et bienvenu ?

Les centrales de mobilité partagée offrent de nombreux avantages :

- diminuer le recours à la voiture individuelle, donc fluidifier le trafic ;
- diminuer les coûts en les mutualisant ;
- réduire les surfaces dévolues au stationnement en voirie (en moyenne, les véhicules sont stationnés 95% du temps... pas optimal dans un canton aussi densément peuplé que le nôtre !).

C'est notamment pour ces raisons que, conformément à la LMCE, les objectifs de l'action 13 du Plan d'action du réseau routier, approuvé par notre Grand Conseil, sont :

- de développer l'offre de mobilité partagée à Genève ;
- d'articuler les services de mobilité partagée en complément des transports publics, prioritairement afin d'assurer le premier et le dernier kilomètre et en hiérarchisant l'offre dans le territoire ;
- d'organiser la gouvernance en la matière ;
- de promouvoir l'usage de la mobilité partagée.

Dès lors, pourquoi « **encourager toute offre de mobilité partagée en regroupant et en amplifiant la communication autour de ces initiatives** » comme le propose l'amendement du Centre ?

¹ <https://www.comob.coop/>

² Un véhicule de type Twingo parcourant 30 000 à 40 000 kilomètres par année revient à environ 23 ct/km, tandis qu'une Audi S6 se situe plutôt entre 1,20 et 1,30 fr/km.

Tous simplement parce qu'on en est encore aux balbutiements en termes de coordination, comme le révèlent des initiatives souhaitables mais encore très timides comme l'Académie de la mobilité du TCS créée en 2008 ou la Swiss Alliance for Collaborative Mobility³ en 2021.

Même des démarches prometteuses comme CoMob, présenté ci-dessus, restent très peu connues et n'ambitionnent à ce stade que d'impliquer un millier de ménages à l'échelle du canton.

Contrairement à ce qui a pu être entendu en commission, la mobilité partagée est encore mal connue et énormément reste à faire en la matière : la flotte des véhicules partagés ne représente qu'une part minime de la flotte totale des véhicules immatriculés en Suisse, environ 0,1% selon le dernier rapport⁴ de SuisseEnergie !

Ce concept ne concerne pas uniquement les véhicules privés, mais également les flottes professionnelles. Si chaque entreprise développe sa propre application, propose ses propres solutions et met en place ses propres incitations en matière de mobilité, cela génère des coûts élevés et un manque d'efficacité collective. L'enjeu est donc de mutualiser les moyens, de favoriser les économies d'échelle et de rassembler les entreprises autour d'initiatives communes, tout en encourageant l'innovation technologique dans ce domaine. La technologie jouera un rôle déterminant dans l'avenir de la mobilité partagée. L'objectif à terme serait de disposer d'une application intégrée, SwissPass compatible, similaire à celles des CFF ou de Google Maps, permettant aux usagers d'accéder à l'ensemble des offres de mobilité tel que VéloPartage, voitures Mobility, transports publics, etc., au sein d'une seule application et d'un abonnement unique.

Les entreprises gagnent à développer des synergies dans la communication, le marketing, la tarification, le partage de ressources : toutes ces économies d'échelle bénéficient en fin de compte à leurs clients.

Le concept ayant largement fait ses preuves, il est temps de mieux le faire connaître afin de permettre au plus grand nombre d'en bénéficier.

Est-ce que d'autres l'ont déjà fait ?

Zurich est la championne de la mobilité partagée de l'année 2024 pour les communes de plus de 10 000 habitants et habitantes, dépassant la Ville de Berne. Son offre étendue se compose en grande partie de micromobilité

³ <https://www.chacommo.ch/fr/>

⁴ <https://pubdb.bfe.admin.ch/fr/publication/download/11021>

partagée en « free-floating », c'est-à-dire de trottinettes électriques, de vélos électriques et de cyclomoteurs électriques⁵.

Des actions plus modestes gagnent également à être connues comme l'opération « Un mois sans ma voiture » menée par la Communauté régionale de la Broye (COREB), en partenariat avec divers acteurs de la mobilité tels que les CFF, TPF, Pick-e-Bike, CarPostal, Bikeslab, Mobility et le bureau Mobil'homme (BMH)⁶.

A l'étranger, la Ville de Graz, en Autriche, a mis en place depuis plusieurs années une solution intégrée de mobilité partagée, accompagnée d'un concept de marketing intégré... Modèle particulièrement remarquable, car il permet, dans un même espace, d'accéder aux transports publics, à des véhicules partagés, ainsi qu'à des services de réparation de vélos, que ce soit au centre-ville ou en périphérie.

En conclusion

Mesdames et Messieurs les députés, chers collègues,

Genève est la capitale suisse des bouchons et pointe au 22^e rang mondial selon les statistiques du fabricant de systèmes de navigation TomTom. Vous en conviendrez, toute mesure permettant de fluidifier le trafic, de libérer de la surface de voirie inutilement bouchée par des véhicules stationnés, de diminuer les charges des conductrices et conducteurs genevois ainsi que le bruit et la pollution est à soutenir largement.

Il ne faut pas des changements très importants pour que la mobilité à Genève se refluidifie, comme on peut l'observer durant les périodes de vacances.

C'est pourquoi les membres de la minorité de la commission, constituée de trois groupes qui regardent vers l'avenir, vous invitent à accepter cette proposition de motion qui, avec l'amendement ci-dessous, demande simplement « **à encourager toute offre de mobilité partagée en regroupant et en amplifiant la communication autour de ces initiatives** ».

⁵ https://www.chacomo.ch/fr/Publications/Communiqu-s-de-presse/22_MM_Rankings_2025.php

⁶ <https://www.sharedmobilitybooster.ch/fr/bestpractices/1-mois-sans-ma-voiture-Broye/>

Amendement général de la minorité

invite le Conseil d'Etat

à encourager toute offre de mobilité partagée en regroupant et en amplifiant la communication autour de ces initiatives.