

*Date de dépôt : 16 novembre 2011*

## **Rapport du Conseil d'Etat**

**au Grand Conseil sur la motion de M<sup>mes</sup> et MM. Christian Brunier, Roger Deneys, Françoise Schenk-Gottret, Loly Bolay, Alain Etienne, Virginie Keller Lopez, Sylvia Leuenberger, Ariane Wisard-Blum, Elisabeth Chatelain et Laurence Fehlmann-Rielle : 17 mesures concrètes pour que l'Etat, les entreprises publiques, les institutions subventionnées et les communes adoptent rapidement des modèles de mobilité plus responsable et plus durable**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 11 février 2011, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une motion qui a la teneur suivante :

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

- que le dérèglement climatique est avéré et désastreux pour l'avenir de la planète;*
- que l'urgence est de développer, au-delà des belles promesses, une politique de développement durable par des actions concrètes et déterminées;*
- que la lutte contre les émissions de CO2 est impérative;*
- que la politique des déplacements est l'un des deux leviers principaux (avec les économies d'énergies) pour limiter les émissions de CO2;*
- que l'Etat, les entreprises publiques, les institutions subventionnées et les communes doivent être des modèles en matière de lutte contre le CO2, et donc dans le domaine de la mobilité douce,*

*invite le Conseil d'Etat*

*à lui faire rapport sur les projets et les mises en œuvre liées au plan de mobilité de l'administration publique. Pour ce faire, il l'invite tout particulièrement à apporter au Grand Conseil des informations sur les délais des réalisations prévus et les actions de sensibilisations à destination des collaborateurs et collaboratrices de l'Etat, notamment sur la conduite éco-drive, la promotion du covoiturage, la gestion des parkings professionnels, la promotion des transports publics et la promotion de l'usage des nouvelles technologies pour limiter les déplacements.*

## **RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT**

Le Plan de mobilité de l'administration cantonale (PMAC) est un des piliers du Système de management environnemental de l'Etat (SME). Sa mise en œuvre occupe l'Etat depuis plusieurs années, comme indiqué dans l'historique ci-dessous. La première partie de ce rapport évoquera ce qui a été fait dans l'administration, notamment par le biais de l'expérience pilote du PMAC menée de 2009 à 2010 sur le site David-Dufour, et comment ce plan sera déployé progressivement à l'intégralité de l'administration du petit Etat. La deuxième partie du rapport s'attachera à décrire ce qui a été mis en place dans les institutions de droit public que sont l'Aéroport de Genève (AIG), la Fondation des services et de soins à domicile (FSASD), l'Hospice général, les Hôpitaux universitaires genevois (HUG), la Fondation des parkings (FdP) et les Transports public genevois (TPG) ainsi que de droit privé pour la Fondation des services et de soins à domicile (FSASD).

### **1. Plan de mobilité de l'administration cantonale (PMAC)**

#### *Historique du PMAC*

##### **2003 :**

- approbation de la mesure PM 2003-11 (Plan de mobilité d'entreprise) du Plan de mesures 2003-2010 pour l'assainissement de la qualité de l'air à Genève.

##### **2004 :**

- lancement du projet de Plan de mobilité de l'administration cantonale (PMAC);

- création d'un groupe de travail interdépartemental placé sous la direction de l'office des transports et de la circulation.

**2005 :**

- adoption du rapport final du groupe de travail interdépartemental et prise de décisions visant au développement du plan de mobilité de l'administration cantonale;
- analyse de la situation des places de parking sur les terrains de l'Etat;
- analyse d'une solution d'auto-partage.

**2006 :**

- conclusion d'un accord « grand compte » avec la communauté tarifaire UNIRESO pour le personnel de l'Etat.

**2007 :**

- instauration d'une participation de 200 F à l'abonnement UNIRESO des collaboratrices et collaborateurs;
- recensement des places de parking sur les terrains de l'Etat;
- étude de la mise en œuvre d'une expérience pilote de plan de mobilité.

**2008 :**

- choix du site de David-Dufour comme lieu d'une expérience pilote;
- parallèlement, adoption de deux arrêtés du Conseil d'Etat concernant la tarification des parkings de l'Etat (parkings de l'Etat en général et parkings des établissements scolaires de l'Etat);
- suivi effectué par le groupe de travail interdépartemental repris par le collège spécialisé logistique;
- engagement d'un chef de projet pour la préparation et la conduite de l'expérience pilote;
- intégration des données relatives aux déplacements professionnels et aux déplacements domicile-travail dans le bilan carbone 2008 (16% du total des émissions de gaz à effet de serre).

**2009 :**

- mise en œuvre de l'expérience pilote à David-Dufour de juillet 2009 à avril 2010 (500 personnes directement concernées).

**2010 :**

- adoption du rapport final sur le déroulement de l'expérience pilote recommandant la poursuite et l'extension du PMAC à l'ensemble de l'administration cantonale du petit Etat.

**2011 :**

- adoption du rapport additionnel sur la matérialisation de l'extension du PMAC dès janvier 2012.
- adoption par le Conseil d'Etat du Plan d'actions environnementales de l'administration cantonale dont l'un des objectifs vise la mise en œuvre du PMAC.

**2012 :**

- début du déploiement de la première phase d'extension du PMAC.

***Objectifs poursuivis par le PMAC***

L'extension du PMAC poursuit notamment les objectifs suivants :

- exemplarité de l'Etat en matière de réduction des émissions nuisibles;
- contribution à la réduction du trafic et de l'encombrement;
- favorisation du transfert modal;
- rationalisation des moyens mis en œuvre pour la mobilité du personnel de l'administration;
- libération de places de stationnement.

***Fondements du déploiement du PMAC***

Le projet de déploiement du PMAC est basé sur les enseignements de l'expérience pilote menée du 1<sup>er</sup> juillet 2009 au 30 avril 2010 sur le site David-Dufour / Carl-Vogt, ainsi que sur les résultats des enquêtes sur les besoins réalisées auprès des collaboratrices et collaborateurs employés sur les nouveaux sites envisagés, à savoir la Vieille-Ville, le quartier de la rue du Stand-Gazomètres et environs et Aïre (SECOE).

***Concept global***

Le PMAC consiste à la mise à disposition, gérée de manière centralisée, de moyens de transport alternatifs aux véhicules privés pour les déplacements professionnels. Ces moyens comprennent des voitures en autopartage, des vélos, des vélos électriques et des cartes d'accès aux transports collectifs (TPG, CFF). La gestion du système de mise à disposition est basée sur l'utilisation d'un logiciel spécialisé et est assurée par une centrale de réservation agissant comme un service client. L'utilisation du système est favorisée par la mise en place de mesures d'accompagnements telles que des vestiaires et des garages sécurisés ainsi que des mesures d'incitation, telles

qu'événements promotionnels, encouragement au covoiturage, aide à l'acquisition de vélos et de vélos à assistance électrique.

### ***Evolutivité du développement***

Le PMAC vise un développement coordonné, progressif et évolutif par site, destiné à permettre un déploiement adaptable aux sites choisis, aux mouvements de personnel et aux situations nouvelles.

### ***Mutualisation des moyens***

Le PMAC est un système transversal fondé sur la mutualisation des moyens de déplacements et leur mise à disposition des utilisateurs selon une logique de gestion globale.

### ***Subsidiarité des moyens***

Avant de recourir à des solutions externes, le PMAC aura recours aux ressources propres à l'Etat, en particulier dans le cas des véhicules en autopartage.

### ***Intégration systématique du PMAC dans les bâtiments***

Pour tout nouveau site de l'Etat de Genève, qu'il s'agisse d'une rénovation, d'une transformation, d'un déménagement ou d'une nouvelle construction, le PMAC accompagnera systématiquement en amont les projets pour une mise en œuvre effective lors de l'entrée des collaborateurs dans leur nouveau bâtiment.

### ***Suppression de principe de l'usage de la voiture privée***

Sauf exceptions, tout déploiement du PMAC sur un site implique que les collaborateurs concernés renoncent à utiliser leur voiture privée pour leurs déplacements professionnels, en raison des nouveaux moyens de substitution mis à leur disposition.

### ***Encouragement à l'acquisition d'abonnements UNIRESO***

Depuis 2007, l'Etat a conclu un accord « grand compte » avec les TPG et propose aux collaboratrices et collaborateurs une aide à l'acquisition d'un abonnement UNIRESO à hauteur de 200 F.

En 2010, ce sont quelque 2900 collaboratrices et collaborateurs qui ont ainsi pu bénéficier de cette prestation.

### ***Extensions prévues dès janvier 2012***

La première phase du plan d'extension du PMAC s'échelonnera sur deux ans. Elle commencera au printemps 2012 et se poursuivra en 2013 avec comme objectif la mise en service progressive d'une centrale de réservation en Vieille-Ville et d'une seconde sur le site Rue du Stand/Gazomètres et environs. Ce dernier développement permettra, en complément au site David-Dufour déjà en activité, de couvrir le secteur de la Jonction.

Par ailleurs, les collaborateurs du SECOE (DGeau), installés à Aire sont inclus dans cette première phase afin de tester une forme d'organisation légère destinée aux petites unités pour lesquelles la mise en service d'une centrale de réservation n'est pas adéquate.

En totalité, 2400 personnes seront au bénéfice du PMAC d'ici fin 2013, soit 500 sur le site David-Dufour, 550 en Vieille-Ville, 1300 pour le périmètre Stand-Gazomètres et 50 pour le site d'Aire.

### ***Extensions ultérieures***

Les développements ultérieurs du PMAC s'échelonneront de deux ans en deux ans. Leurs localisations et leurs étendues seront déterminées en fonction de la situation qui prévaudra au moment du déploiement, ceci afin de pouvoir tenir compte des exigences liées aux constructions, rénovations et diverses réorganisations en cours de planification et des budgets disponibles à cet égard.

A terme, le PMAC sera disponible pour tous les collaborateurs et collaboratrices du petit Etat, soit environ 15 000 personnes.

### ***Moyens mis a disposition du PMAC pour son extension***

Les collaborateurs disposeront des prestations suivantes :

- Cart@bonus TPG : pour se déplacer en transport collectifs sans abonnement UNIRESO;
- Cartes journalières CFF : pour les déplacements en train avec l'abonnement ½ tarif;
- Vélos traditionnels : une partie des vélos qui avaient été acquis pour l'Euro08 et vélos à assistance électrique;
- Vélos de service : déjà en possession des services;
- Scooters électriques : 4 exemplaires acquis à titre de test;
- Voitures de services : première source de véhicules en autopartage;
- Voiture électrique : 1 exemplaire acquis à titre de test;

- Voitures Mobility : ou autres organisations en fonction de l'offre du marché;
- Centrales de réservation : gestion des prestations confiée à une centrale de réservation animée par un responsable installé sur le site (climat convivial, caractère de « service clients »);
- Utilisation du logiciel Gelore (GEstion, LOcation, REservation) : chaque collaborateur voit en temps réel la disponibilité des divers moyens de mobilité à sa disposition.

### ***Covoiturage***

La mise en place d'une offre de covoiturage pour les déplacements pendulaires est en développement depuis 2011. Elle se poursuivra et s'amplifiera au printemps 2012 avec sa mise à disposition de tout le personnel de l'administration.

### ***Evolution des moyens***

L'évolution du nombre de moyens de transport et de prestations à disposition sur chaque site sera fonction de la demande et des besoins et dépendra de l'expérience recueillie sur les sites et des changements de situations pouvant intervenir sur ceux-ci.

### ***Conduite « écodrive »***

La sensibilisation à la conduite « écodrive » fera partie des mesures d'accompagnement incitatives qui seront offertes aux collaboratrices et collaborateurs dans le cadre du développement du PMAC.

### ***Ressources humaines***

L'option choisie dans le cadre de l'expérience pilote pour la gestion de la centrale de réservation du PMAC a été de proposer qu'elle soit confiée à des stagiaires de la filière Maturité professionnelle commerciale.

Cette solution a permis la création d'un nouveau stage dans l'offre proposée par le secteur apprentissage du Département des finances. L'expérience ayant été très appréciée, tant par les étudiants, que par l'école et le PMAC, il a été décidé de poursuivre dans cette voie pour la période de déploiement du PMAC.

### ***Communication***

Une stratégie de communication accompagne le déploiement et la mise en œuvre du PMAC. Ce concept a pour but de faire connaître les services offerts, en incitant de nouveaux collaborateurs à devenir des utilisateurs du système. Elle vise également à faciliter l'usage des outils, notamment la centrale de réservation, cœur du dispositif. Enfin, elle doit permettre de faire connaître la démarche à l'extérieur des sites concernés, auprès de l'administration cantonale dans son ensemble et auprès du grand public.

### ***Gestion des parkings professionnels***

La question des places de parc utilisées par les collaboratrices et collaborateurs qui mettent leurs véhicules à disposition pour leurs déplacements professionnels sera traitée en lien avec la mise à disposition des moyens du PMAC. L'objectif est que sur les sites disposant des prestations PMAC, l'usage de la voiture privée, sauf exceptions, devienne caduc, réduisant d'autant la nécessité de places de parc pour l'usage professionnel et créant de fait un nouveau potentiel de disponibilités pour les clients privés.

### ***Nouvelles technologies au service de la réduction des déplacements***

Les possibilités de travail à domicile et de connections à distance créées par le développement des nouvelles technologies de l'information offrent, de jour en jour, de nouvelles perspectives d'organisation du travail. Cela permet, entre autre, de réduire les déplacements, soit par le biais du télétravail, soit par le biais des moyens de communications à distance, comme la téléconférence. Ces moyens, déjà utilisés dans le cadre de l'administration, ne font pas encore partie du PMAC, mais seront intégrés au fur et à mesure de son développement.

## **2. Plans de mobilité des autres institutions**

### ***Plan de mobilité de l'AIG***

L'AIG a mis en œuvre un plan de mobilité, depuis 2004, dans le but de parvenir, pour 2020, à ce que 45 % du personnel des entreprises de l'aéroport et des passagers utilisent un moyen de transport durable pour se rendre à l'aéroport, tout en maintenant un taux de 80% de passagers satisfaits de l'accessibilité à l'aéroport. Ce taux de 45% a déjà été atteint en 2010, dont 37% pour les personnels (contre 28% en 2007). Parmi les mesures prises au cours des dernières années, l'AIG finance, au terme d'un accord avec Unireso, la gratuité des transports publics pour les passagers aériens arrivant



à l'aéroport et se rendant à Genève. Il a développé un site internet de mise en relation pour le covoiturage, étendu (à ses frais) le réseau des navettes pour les personnels de l'aéroport en horaire irrégulier (entre 24h et 6h). Entre 2007 et 2010, le nombre de places par jour dans les bus à destination de l'AIG a augmenté de 80%, le nombre de lignes desservant l'AIG ayant doublé, de même que le nombre de billets Unireso distribués à l'aéroport (+112% depuis 2007).

Les mesures prises dans le cadre de ce plan visent à diminuer les émissions sonores et de gaz à effet de serre, à réduire les embouteillages autour de l'aéroport et à pallier la pénurie de places de stationnement. Le plan de mobilité de l'AIG a été récompensé, en 2009, par deux prix : le Prix européen des plans de mobilité, décerné par l'European Platform on Mobility Management, ainsi que le Prix suisse de l'entreprise cyclophile.

L'ensemble des mesures du plan de mobilité, qui représentent un coût annuel de plus de 1 million de francs, sont en partie financées par l'augmentation des tarifs des abonnements de parking du personnel employé sur le site.

### ***Plan de mobilité de la FSASD***

Suite à un rapport sur la santé du personnel de la FSASD, mettant en évidence le stress engendré par les déplacements professionnels, le plan de mobilité de la FSASD a été initié dès 2006. Durant 2010, les professionnels aidants et soignants ont passé plus de 220 000 heures en déplacement pour se rendre aux domiciles de leurs patients.

Le plan de mobilité est déployé sur tous les sites urbains et périurbains desservis par la fondation, répartis sur l'ensemble du canton, les zones de campagne devant encore être mises en œuvre. Les professionnels ont la possibilité d'opter, en fonction d'une analyse éco-mobile de leur clientèle, pour l'un des modes de transport suivants pour leurs déplacements : marche à pied, vélos (classiques ou électriques), transports collectifs (Unireso) et véhicules en autopartage (Mobility Car Sharing). De surcroît, dès l'été 2011, la FSASD a recours à des quadricycles électriques prioritairement utilisés pour les livraisons de repas et les déplacements dans Genève et sa périphérie. Les chauffeurs/livreurs professionnels ont également suivi une formation à la conduite économique et respectueuse de l'environnement (Eco-drive).

Il faut en outre noter que l'ensemble du personnel peut bénéficier d'un abonnement Unireso par analogie avec l'accord grand compte de l'Etat de Genève.

Au niveau de la santé, il faut également citer l'étude « Impact mobilité sur la santé » réalisée en novembre 2009, qui a clairement mis en évidence les effets bénéfiques des déplacements respectueux de l'environnement sur la santé des professionnels de la fondation.

L'ensemble des mesures du plan de mobilité est en partie financé par la suppression des indemnités voitures et livraisons accordées au personnel dans le cadre de l'utilisation de leurs voitures privées à des fins professionnelles.

En outre, la FSASD a reçu plusieurs prix dans le cadre du déploiement de son plan mobilité :

- mention à la bourse cantonale du développement durable 2006;
- prix mobilité d'entreprise 2006 attribué par l'Etat de Vaud, l'Etat de Genève et la Ville de Genève;
- prix vélo 2009 pour entreprises cyclophiles attribué par Pro Vélo Suisse.

Le plan de mobilité de la FSASD permet d'optimiser les temps de déplacements professionnels pour les réallouer au temps passé auprès des patients et à rendre l'activité de l'institution plus cohérente vis-à-vis de l'environnement et du développement durable. Il vise aussi à améliorer la santé du personnel et diminuer son stress, lié aux aléas engendrés par les déplacements (bouchons, recherche d'une place de stationnement, etc.).

### ***Plan de mobilité de l'Hospice général***

Dès 2007, l'Hospice général a repensé sa politique de gestion des déplacements professionnels en élaborant une zone écomobile correspondant au centre-ville, où il est aisé de se déplacer en transports collectifs, à vélo ou à pied. Les frais de déplacements en voiture ne sont pas remboursés, sauf si les employés transportent du matériel lourd et encombrant.

Une application informatique, simple et conviviale, permet la saisie des trajets par les collaboratrices et collaborateurs, la validation par le responsable hiérarchique, le calcul automatique des kilomètres et la gestion des remboursements par le service des salaires.

Grâce à la réduction de l'usage de la voiture, il a été possible d'investir dans la promotion des modes de déplacement alternatifs: réduction ou financement intégral des abonnements de transport collectifs, flotte de vélos et voitures d'entreprise partagées.

### ***Plan de mobilité des HUG***

Les HUG ont également mis en place un plan de mobilité dont l'objectif est de favoriser le transfert des moyens de transports individuels motorisés

(voiture, moto, scooter) vers des modes de transports « doux » et « actifs » (vélo, VAE et marche), les transports publics, le covoiturage et l'autopartage. Le plan de mobilité vise également à encourager l'activité physique dans les déplacements et à contribuer à la promotion de la santé.

Au titre des mesures réalisées, on compte notamment une offre d'abonnements UNIRESO à moitié prix, l'organisation de navettes, des tarifs préférentiels pour les parcs relais P+R, l'accès facilité aux parkings des HUG aux équipes de covoiturage, des tarifs préférentiels et des prêts sans intérêt pour l'achat de vélos, la mise à disposition de véhicules Mobility, la sécurisation du parking deux-roues et la mise à disposition d'une flotte de vélos.

### ***Plan de mobilité de la FdP***

Dès le 1<sup>er</sup> décembre 2010, la FdP a introduit un Plan de mobilité d'entreprise destiné à encourager l'utilisation des modes de transport alternatifs en lieu et place du véhicule privé.

Afin de faciliter ce transfert modal, des mesures ont été définies dont, notamment, le stationnement payant, l'encouragement aux déplacements en vélos électriques et en transport collectifs, l'utilisation des parcs relais P+R et du covoiturage, l'autopartage et le télétravail. Suite à cette mise en œuvre, environ 40% des employés ont rendu la carte de parking dont ils disposaient.

Le Plan de mobilité est maintenant bien établi et des initiatives sont en cours afin de le faire évoluer, notamment avec de nouvelles mesures.

### ***Plan de mobilité des TPG***

Les TPG ont envisagé dès 2009 la mise en place d'un plan de mobilité d'entreprise, qui a débuté en janvier 2011 par la mise en œuvre de nombreuses mesures similaires à celles des autres plans de mobilité.

On trouve notamment l'encouragement de l'utilisation des transports collectifs, des vélos et vélos électriques avec aides pour l'achat et les réparations, la mise en place de navettes pour le personnel, la mise à disposition de véhicules en autopartage (Mobility), la création d'une offre de covoiturage avec encouragement à l'utilisation des parcs relais P+R, la limitation de l'utilisation des parkings des TPG (réservés aux plus nécessaires), la favorisation du télétravail (expérience pilote en cours), la diminution des distances domicile-travail par l'offre de logements du parc TPG et la création d'un Centre Informations Mobilité avec numéro d'appel direct.

### 3. Conclusions

Il convient donc de constater que l'Etat de Genève, aussi bien l'administration au sens étroit que les établissements du grand Etat, ont suivi l'évolution rendue nécessaire par les engagements pris, tant internationalement que nationalement, pour la lutte contre le réchauffement climatique. L'Etat et ses entités ont notamment travaillé à la mise en œuvre de plans de mobilités d'entreprise spécifiques aux entités concernées, garantissant ainsi une bonne adéquation face aux besoins recensés.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :  
Anja WYDEN GUELPA

Le président :  
Mark MULLER