

*Projet présenté par les députés :*

*M<sup>mes</sup> et MM. Yvan Zweifel, Serge Hiltzold, Murat-Julian Alder, Adrien Genecand, Jean Romain, Patrick Malek-Asghar, Fabienne Monbaron, Céline Zuber-Roy, Pierre Conne, Alexandre de Senarclens, Jacques Apothélos, Vincent Subilia, François Wolfisberg, Diane Barbier-Mueller, Philippe Morel, Raymond Wicky, Alexis Barbey, Véronique Kämpfen, Jean-Marc Guinchard, Delphine Bachmann, Bertrand Buchs, Jean-Luc Forni, Olivier Cerutti, Jacques Blondin, Claude Bocquet, Patricia Bidaux, Marc Falquet*

*Date de dépôt : 28 août 2020*

## **Projet de loi**

**modifiant la loi sur la mobilité (LMob) (H 1 20) (Pour un Etat de Genève exemplaire en matière de mobilité !)**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :

### **Art. 1      Modification**

La loi sur la mobilité, du 23 septembre 2016, est modifiée comme suit :

### **Art. 8A      Responsabilité de l'Etat (nouveau)**

<sup>1</sup> L'Etat est exemplaire en matière de mobilité. Il encourage l'administration cantonale, les administrations communales et les institutions cantonales de droit public à un report modal en faveur des transports publics et de la mobilité douce.

<sup>2</sup> L'Etat diminue les aménagements de stationnement prévus pour les collaborateurs de l'administration cantonale en matière de transports individuels motorisés. Ils sont remplacés par des aménagements cyclables et motocycles à concurrence d'un taux de 20% par année dès l'entrée en vigueur de la loi.

<sup>3</sup> L'Etat vise un objectif de remplacement de son parc de stationnement de 80% en faveur d'aménagements cyclables et motocycles à échéance de quatre ans dès l'entrée en vigueur de la loi.

<sup>4</sup> Les services d'urgence sont exclus de ce report modal. Le département veille à leur conserver des aménagements suffisants. Par service d'urgence, on entend les services de police, les sapeurs-pompiers et les services de santé essentiels.

<sup>5</sup> L'Etat remplace son parc automobile par des véhicules neutres en émission carbone, à concurrence d'un taux de 5% par année dès l'entrée en vigueur de la loi, pour atteindre un objectif de 20% du parc automobile de l'Etat.

## **Art. 2      Entrée en vigueur**

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.

## **EXPOSÉ DES MOTIFS**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

L'Etat de Genève s'est engagé dès 2001 au travers d'un plan climatique cantonal à baisser l'empreinte carbone de 60% d'ici à 2030 par rapport aux émissions de 1990. A dix ans de ce délai, des efforts doivent encore être réalisés. L'Etat, dans le cadre de la mise en œuvre de ce plan cantonal, se doit d'être exemplaire et de fournir tous les efforts possibles pour diminuer son empreinte carbone.

Cela passe aussi par la mobilité de son personnel. A l'heure des aménagements cyclables réalisés ces derniers mois, l'Etat doit lui aussi enfourcher son vélo ou privilégier des modes de transports plus durables. L'Etat de Genève comptait 18 475 collaborateurs en 2019 selon le Bilan social de l'Etat. Si l'on ajoute les collaborateurs des institutions étatiques autonomes, cela représente 50 684 collaborateurs. Afin de favoriser la mobilité douce et l'usage des transports publics, l'Etat offre au personnel de l'administration la possibilité d'avoir un abonnement général aux transports publics genevois moins cher grâce à une contribution de 80 francs par année. En 2019, 2574 collaborateurs sur 18 475 ont profité de cette offre. Cela représente 14% du personnel.

Il en ressort que 86% du personnel du petit Etat ne profite pas de l'usage de cette offre préférentielle. On peut donc supposer que cette même proportion utilise un transport individuel motorisé au détriment des transports publics. Certains sans nul doute privilégient la mobilité douce mais l'Etat ne peut pas rester sur des chiffres aussi bas. Le projet de loi répond à cette problématique en demandant le remplacement des aménagements en parkings pour atteindre un vrai transfert modal.

L'Etat s'est aussi engagé au travers de son plan climatique à atteindre une proportion en véhicules électriques de 10% du parc automobile genevois. Le projet de loi se veut ici plus ambitieux et donner à l'Etat les instruments nécessaires à cette mesure en l'inscrivant dans la loi.

C'est par ce type de mesures que l'Etat contribuera grandement à baisser l'empreinte climatique genevoise. Il en va du respect de son plan cantonal climatique et des engagements de la Confédération vis-à-vis des accords de Paris pour le climat. L'Etat s'est en effet engagé à promouvoir un développement du stationnement cyclable mais aussi les programmes comme PubliBike ou Bike to Work. Ces efforts de promotion doivent passer par le

personnel de l'Etat. Les auteurs du présent projet demandent donc à l'Etat de s'engager pleinement dans la lutte contre le réchauffement climatique en encourageant ses collaborateurs à l'exemplarité, à être solidaire vis-à-vis des mesures prises en termes de mobilité à Genève, mais aussi à faire preuve de responsabilité individuelle en montrant que les collaborateurs de l'Etat sont eux aussi pleinement engagés en faveur de l'environnement et sont conscients de leur impact climatique à Genève.

Au vu de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil au présent projet de loi.

### **Conséquences financières**

#### ***Charges et couvertures financières / économies attendues***

Les auteurs du projet de loi ne sont pas en mesure de chiffrer les gains et les coûts précis induits par le projet de loi. Le département des transports et le Conseil d'Etat se chargent d'évaluer les coûts induits par le projet de loi.