

PLAN DE MESURES MULTIMOBILITE 2014-2020 DE L'ADMINISTRATION CANTONALE

Adopté par le Conseil d'Etat
le 27 août 2014



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

POST TENEBRAS LUX

TABLE DES MATIERES

1	INTRODUCTION.....	3
2	BILAN DES MESURES 2003-2013.....	4
2.1	BILAN DES MESURES GLOBALES ET TRANSVERSALES	4
2.2	BILAN DE LA GESTION DES SITES PMAC.....	5
3	POLITIQUE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE DE LA MOBILITE	6
3.1	DÉFINITIONS	6
3.2	OBJECTIFS	7
3.3	PRINCIPES	8
3.4	RESPONSABILITÉS DES PARTIES PRENANTES.....	10
4	PLAN DE MESURES MULTIMOBILITE 2014-2020	11
5	CONCLUSION	18

**DIRECTION GENERALE DE L'ENVIRONNEMENT
SERVICE DE MANAGEMENT ENVIRONNEMENTAL**

Directrice: Olga Villarrubia
Chef de projet: Damien Gumy

Etat de Genève, 28 juillet 2014

1 INTRODUCTION

En 2003, le Conseil d'Etat, au travers du Plan de mesures OPAIR 2003-2010, s'engageait dans une démarche en matière de déplacements des collaborateurs de l'Etat et mettait sur les rails le projet de plan de mobilité pour l'administration cantonale.

De 2003 à 2007, des mesures générales ont été proposées et mises en œuvre, liées notamment à la tarification des parkings propriété de l'Etat et au contrôle des indemnités forfaitaires de déplacement ainsi qu'à l'établissement d'un grand compte avec les Transports publics genevois et à une participation financière à l'achat d'abonnements annuels UNIRESO.

Puis entre 2009 et 2013, un projet intitulé PMAC pour Plan de mobilité de l'administration cantonale, s'est concentré sur un déploiement par sites géographiques, suite à une expérience pilote sur le site de David Dufour. Ainsi quatre sites géographiques ont pu bénéficier à ce jour de moyens de mobilité importants et variés.

Après dix ans d'expériences et suite à l'intégration dans le service de management environnemental de la cellule dédiée à la mise en œuvre du PMAC, un bilan a été effectué afin de renforcer un des piliers du Système de Management Environnemental de l'Etat (SME)¹.

Parallèlement, la conjoncture économique générale et les contraintes budgétaires de l'Etat qui conduisent à une réduction régulière des budgets de fonctionnement et d'investissement imposent de repenser le déploiement d'une mobilité adressée à tous et, dans un but d'efficacité et d'efficacités, d'en revisiter le concept de gestion tel qu'actuellement dessiné. S'ajoute tout récemment l'impact du vote sur l'initiative "Stop aux hausses des tarifs des Transports publics genevois!" (IN 146).

En première partie est présenté un bref bilan des mesures mises en œuvre entre 2003 et 2013 en faveur de la mobilité au sein de l'administration. En deuxième partie sont présentés les fondements de la politique de gestion environnementale de l'Etat en matière de mobilité, ainsi que les valeurs et les principes de fonctionnement associés. En troisième partie est décliné le Plan de mesures MultiMobilité 2014-2020.

Le Conseil d'Etat a adopté le 27 août 2014 le Bilan 2003-2013, la politique de gestion de la mobilité et le Plan de mesures MultiMobilité 2014-2020.

¹ Le SME inscrit l'environnement dans la structure organisationnelle, les responsabilités, les processus de décision et les procédures de travail. Il aborde les questions de changement de comportement au travers de l'information, la sensibilisation et la formation. Il définit également les ressources nécessaires pour atteindre les objectifs et améliorer la performance environnementale.

2 BILAN DES MESURES 2003-2013

2.1 Bilan des mesures globales et transversales

Le bilan des mesures globales et transversales mises en œuvre depuis 2003 est le suivant:

- Le transfert modal en faveur des transports publics grâce à l'établissement d'un contrat grand compte avec les Transports Publics genevois (TPG) puis introduction d'une participation de CHF 200.- pour l'achat d'un abonnement annuel UNIRESO « Tout Genève » par les collaborateurs. Après une hausse spectaculaire de 40 % la première année, le taux d'accroissement du nombre de collaborateurs bénéficiant de la mesure s'est stabilisé à environ 10% par an.
- La suppression des tarifs préférentiels pour les places de parkings louées aux employés de l'Etat ainsi que l'adaptation de ces tarifs aux conditions du marché, couplées à une amélioration de la gestion des places par l'office des bâtiments, ont permis d'augmenter considérablement les revenus de l'Etat. Ceux-ci sont passés de près de CHF 1 million en 2007 à plus de CHF 12 millions en 2013, soit un revenu global supplémentaire de plusieurs dizaines de millions. En outre la suppression, fin 2012, des indemnités forfaitaires de déplacement permet d'économiser quelques CHF 780'000.- par an. Ces mesures ont permis globalement d'augmenter de façon importante et pérenne les revenus financiers et de diminuer le taux de vacance des parkings de 35% à 22,5%. La diminution du taux de vacance des parkings s'est faite par une hausse du nombre de collaborateurs utilisant leur véhicule privé pour se rendre au travail. Dès lors, ces mesures ont induit un effet pervers non négligeable sur l'impact environnemental et le trafic de véhicules sur le territoire genevois. L'enquête effectuée par le service de management environnemental en février 2014 sur les déplacements domicile-travail montre en effet que les modifications d'accès et la tarification des parkings ainsi que la suppression des indemnités ont favorisé la mobilité individuelle motorisée.
- La formation à la conduite écologique Eco-Drive, qui permet généralement une diminution de la consommation de carburant de 10% a été donnée à 223 collaborateurs de l'administration et 1'120 policiers à la conduite écologique Eco-Drive. Elle n'a pas été intégrée dans les processus des départements pour les collaborateurs dont la fonction requiert la conduite de véhicules.
- L'adoption en 2010 d'un règlement sur le télétravail ne bénéficie aujourd'hui qu'à 40 collaborateurs. Il a manqué une promotion active de la mesure pour qu'elle participe clairement à la réduction des émissions de CO₂ de l'Etat.
- Le renouvellement accéléré, entre 2010 et 2013, de 15 poids lourds sur les 20 ne respectant pas les normes Euro 4 ou 5 ont permis de diminuer l'impact environnemental sur l'ensemble du cycle de vie de ces véhicules.
- L'adoption en 2011 d'un arrêté du Conseil d'Etat sur l'intégration de critères environnementaux dans les décisions d'acquisition, de vente et de déconstruction des véhicules de l'Etat a permis d'entrer dans la logique d'un futur parc de véhicules de l'Etat moins polluants. Toutefois sans un effort important et immédiat pour remplacer un certain nombre de véhicules particulièrement polluants, anciens et chers en matière de coûts d'utilisation et d'exploitation, l'impact sur l'environnement ne sera pas visible. Le principe d'un renouvellement accéléré du parc de véhicules les plus polluants et de la présentation d'un projet de loi d'investissement spécifique ont été adoptés par le Conseil d'Etat en mars 2014.

2.2 Bilan de la gestion des sites PMAC

Le bilan du déploiement du plan de mobilité sur 4 sites géographiques, dits sites PMAC, est quant à lui le suivant :

- Le bilan de la première expérience pilote menée sur le site de David-Dufour, initialement prévue sur l'autopartage, a incité le Conseil d'Etat à étendre le modèle de déploiement sur d'autres sites.
- A fin 2013, 4 sites géographiques étaient déployés (David-Dufour, Vieille Ville, Olliquettes et Aire), totalisant 1'300 collaborateurs, soit 8% des effectifs de l'administration cantonale. Seules 280 personnes ont effectivement fait usage des différents moyens mis à disposition.
- Les moyens mis à disposition étaient importants : vélos, vélos électriques, véhicules Mobility dédiés, scooters et cyclomoteurs électriques, voitures électriques propriété de l'Etat ou en location, cart@bonus, billets de train. L'introduction des vélos à assistance électrique (VAE) comme nouveau moyen de déplacement a eu un réel succès. Les VAE sont le moyen de locomotion le plus emprunté sur la plupart des sites.
- Les prestations ne sont toutefois pas exhaustives par rapport à ce qui existe au sein de l'administration en faveur d'une mobilité durable. Certaines prestations sont par contre redondantes, sans que la plus-value d'une centralisation de la gestion soit avérée. Au contraire, dans plusieurs cas une couche administrative supplémentaire a été rajoutée.
- Le déploiement des sites a été fait sur mesure. Il a abouti à un système non uniformisé qui ne peut être mise en place de façon standardisée, simple, rapide et économe. Qui plus est le système interfère avec le management de proximité en s'immisçant dans la gestion métier par les services et ne dispose pas de moyens de contrôle afin d'éviter les abus.
- Aucun frais n'était à la charge des services, ni en termes d'investissement ni en termes de fonctionnement, ceux-ci étant pris sur les budgets du service de management environnemental. le système n'est pas conforme en matière d'engagements financiers ni au principe de budget par politique publique tel qu'exigé par la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat (LGAF).

Le bilan effectué sur l'ensemble des mesures mises en œuvre depuis 2003 permet de repositionner les fondements d'une politique de gestion de la mobilité durable à l'Etat et de rappeler les valeurs et les principes de fonctionnement. De même, il en replace les objectifs et revisite les cibles à atteindre dans le plan d'actions environnementales 2012-2020 adopté par le Conseil d'Etat en avril 2011.

3 POLITIQUE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE DE LA MOBILITE

Le SME de l'Etat est fondé sur la *loi sur l'action publique en vue d'un développement durable* (LDD) du 23 mars 2001 et sur la politique de gestion environnementale de l'Etat, déclinée dans la *Déclaration environnementale du Conseil d'Etat* du 9 janvier 2002.

Il vise à réduire les impacts directs et indirects de toutes les activités de l'administration cantonale sur l'environnement. Dès lors, il intègre les déplacements des collaborateurs ainsi que la gestion environnementale du parc de véhicules de l'Etat comme deux "aspects environnementaux significatifs"² sur lesquels son action se porte.

3.1 Définitions

La mobilité d'entreprise comprend à la fois les déplacements des collaborateurs - domicile-travail et professionnels - et les véhicules et moyens de transports utilisés.

Un véhicule dans sa définition la plus commune est un moyen de transporter des personnes ou du matériel. Il peut être motorisé ou non, immatriculé ou non. Les principales fonctions du véhicule sont de répondre aux besoins de mobilité et de transport. Il s'agit par exemple de voitures, fourgons, poids lourds, minibus, motocycles, vélos, bateaux,, etc.

Or certains véhicules sont considérés comme des véhicules-outils, c'est-à-dire qu'ils ont été fabriqués pour effectuer une tâche précise et que le poste de travail est intégré au poste de conduite du véhicule. Il s'agit par exemple des véhicules de la voirie, des camions de pompier ou encore des voitures de police. Ces véhicules sont avant tout et principalement des outils de travail permettant d'accomplir les prestations et les missions autres que celles de transporter des personnes ou du matériel. Dans ce cas, la politique de gestion environnementale de la mobilité s'attèlera à remplacer les moyens de locomotion – les outils de travail – par des moyens/outils/véhicules plus respectueux de l'environnement. Elle agira sur les achats et les critères environnementaux.

Lorsque par contre, les véhicules (voiture, vélo, bus) sont considérés comme des moyens de déplacement d'un point A à un point B, ils peuvent être remplacés par d'autres. La prestation n'est pas remise en question par le mode ou le moyen de locomotion. Dans ce cas, la politique de gestion environnementale de la mobilité portera ses efforts sur le transfert modal vers les moyens les plus respectueux de l'environnement à savoir la mobilité douce (marche, vélo, vélo à assistance électrique) et les transports collectifs (bus, trams, train), au détriment de la mobilité individuelle motorisée (voiture, motocycle, véhicules Mobility).

La politique de gestion de la mobilité de l'Etat doit être appréhendée dans le sens d'une multi-mobilité intelligente et réfléchie. D'une part, les moyens et modes de déplacement sont et doivent rester nombreux afin que le choix soit le plus adapté aux besoins (transports de marchandises ou d'élèves, rapidité, fluidité, distance, commodité, etc.). D'autre part, la rationalisation et l'efficacité des déplacements doit également être considérée notamment à travers l'information et la sensibilisation du personnel de l'Etat (utilité du déplacement par rapport à une conférence téléphonique; temps de déplacements selon le mode, etc.).

² Selon ISO 14001, un aspect environnemental est un élément des activités, produits ou services d'un organisme (entreprise, société, collectivité,...) susceptible d'interactions avec l'environnement. Les quatre aspects environnementaux significatifs et transversaux de l'Etat sont les achats (fournitures, véhicules, matériaux de construction, etc.); l'énergie consommée (électricité, chaleur, eau), les déchets produits (déchets de bureau, déchets spéciaux, déchets de chantiers, etc.) et les déplacements pendulaires et professionnels des collaborateurs. Pour chacun des aspects environnementaux, le SME, dans une approche multicritères, évalue les impacts environnementaux suivants: qualité des écosystèmes, utilisation des ressources naturelles, changement climatique et santé humaine.

3.2 Objectifs

La plupart des différents outils, moyens et avantages proposés à l'ensemble de ses collaborateurs, en adéquation avec les objectifs poursuivis, sont d'ores et déjà disponibles. Cependant, comme le montre l'analyse au chapitre précédent, il s'agit d'une part de renforcer les mesures existantes à travers de nouvelles propositions permettant d'inciter à un usage accru des modes de mobilité douce et des transports collectifs tant au niveau des déplacements professionnels que pendulaires. D'autre part, il est indispensable d'élargir toutes les mesures à l'ensemble des collaborateurs de l'administration, dont la grande majorité n'en bénéficie pas aujourd'hui et de proposer de nouvelles mesures préservant l'environnement et facilitant le transfert modal.

Enfin il s'agit d'assurer l'information et la promotion des toutes les mesures et modes de déplacements préservant l'environnement, notamment au travers d'une campagne d'information et de sensibilisation d'envergure afin de mobiliser les collaborateurs au changement.

Les objectifs de la politique de gestion environnementale de la mobilité de l'administration cantonale ainsi que les cibles à atteindre sont les suivants:

- **diminution de l'impact environnemental des déplacements pendulaires des collaborateurs de l'administration :**
 - part modale de la mobilité douce (marche à pied, vélo, VAE) et des transports collectifs (bus, tram, train) égale à 60%³ des trajets domicile-travail
 - part des collaborateurs ayant acquis un abonnement annuel UNIRESO privé et bénéficiant de la participation (taux de pénétration) égale à 40%⁴
- **diminution de l'impact environnemental des déplacements professionnels des collaborateurs de l'administration :**
 - part modale de la mobilité douce (marche à pied, vélo, VAE) et des transports collectifs (bus, tram, train) égale à 70% des trajets professionnels (hors police et voirie)
 - émissions de gaz effet de serre par collaborateur pour les déplacements professionnels égales à 446 keqCO₂/an⁵
- **diminution de l'impact environnemental du parc de véhicules de l'Etat, sur l'ensemble du cycle de vie :**
 - émissions moyennes de CO₂ des nouveaux véhicules de tourisme et de livraison (hors véhicules police) égale à 110 gCO₂/km
 - part des véhicules électriques et/ou hybrides égale à 10% du parc de véhicules de tourisme et de livraison⁶.

³ La part modale mobilité douce et transports collectifs était de 51% en 2010, année de référence basée sur les résultats de l'étude sur les déplacements domicile-travail des fonctionnaires de l'Etat, réalisée par l'Observatoire universitaire de la mobilité d'août 2010. Elle est de 54% en 2014 à la suite d'une enquête effectuée en février 2014 auprès des collaborateurs. Voir synthèse des résultats en annexe 2 *Parts modales des trajets domicile-travail en 2010 et 2014*.

⁴ En 2013, le taux de pénétration des abonnements au bénéfice d'une participation de l'Etat était de 21,3 %. Voir données en annexe 13 *Coûts des différentes variantes d'augmentation de la participation financière de l'Etat à l'achat d'un abonnement UNIRESO*.

⁵ Soit une diminution de 20% par rapport au bilan carbone de l'administration réalisé sur l'année de référence 2008. Cette diminution de 20% s'inspire des objectifs de la loi fédérale sur le CO₂.

- part des vélos à assistance électrique égale à 35% du parc de véhicules légers (hors véhicules de police)⁷

Les objectifs et la majorité des cibles sont suivis annuellement grâce à des indicateurs de performance environnementale identifiés et mesurés pour la première fois en 2013⁸. Un relevé annuel est ainsi effectué pour la part des collaborateurs ayant acquis un abonnement annuel UNIRESO privé et bénéficiant de la participation (taux de pénétration), les émissions moyennes de CO₂ des nouveaux véhicules de tourisme et de livraison (hors véhicules police), la part des véhicules électriques et/ou hybrides sur le parc de véhicules de tourisme et de livraison (hors véhicules de police) et la part des VAE sur le parc de véhicules légers.

Par contre un suivi plus irrégulier, au travers d'enquêtes et/ou par la réalisation de bilans carbone est effectué pour la mesure des parts modales de la mobilité douce et des transports en commun, tant pour les déplacements pendulaires que pour les déplacements professionnels, et pour les émissions de gaz à effet de serre par collaborateur pour les déplacements professionnels.

Les prochains relevés auront lieu en 2015 (parts modales et émissions de gaz à effet de serre de la mobilité professionnelle) et en 2020 dans le cadre du bilan carbone complet de l'administration.

3.3 Principes

Les déplacements des collaborateurs génèrent 23,1% des émissions de gaz à effet de serre de toute l'administration hors construction (18'269 teqCO₂). En effet, le bilan carbone⁹, inventaire des émissions de gaz à effet de serre de l'administration réalisé pour l'année de référence 2008 montre que les déplacements des collaborateurs occupent la troisième position après consommation énergétique des bâtiments (41,9%) et les achats (25,8%).

La majorité de ces émissions (64%) provient des déplacements pendulaires domicile-travail, les déplacements professionnels comptant pour 36%. L'essentiel des émissions est dû à l'utilisation de la voiture, tant pour les déplacements pendulaires (80%) que pour les déplacements professionnels (90%).

A fin 2013, le parc de véhicules de l'Etat pouvant servir à des déplacements professionnels des collaborateurs était constitué de 962 véhicules, dont 467 voitures de tourisme, 214 voitures de livraisons et minibus, 185 motocycles et cyclomoteurs et 96 VAE de service¹⁰, auxquels il faut ajouter environ 230 vélos traditionnels.

⁶ A fin 2013, l'Etat ne possède que 4 véhicules électriques et 4 véhicules hybrides sur un total de 681 véhicules de tourisme et de livraison, (214 véhicules de livraison et minibus + 467 véhicules de tourisme), soit 1,2%.

⁷ A fin 2012, les VAE représentaient 25,9% des véhicules légers hors police, à savoir voitures de tourisme (~75), voiture de livraison et minibus (~200) et VAE (96).

⁸ Ces indicateurs font partie d'une série d'indicateurs de performance environnementale qui seront publiés dans le premier rapport de gestion environnementale de l'Etat en 2014.

⁹ Le bilan carbone est une méthode d'inventaire qui permet d'évaluer les émissions directes et indirectes de gaz à effet de serre des activités, services et produits d'une entité. L'indicateur global "carbone" qui en résulte a pour objectif de quantifier l'impact sur le changement climatique. Voir *Bilan carbone et Plan d'actions environnementales de l'administration cantonale. Rapport du Comité de pilotage SME*, 23.02.2011, adopté par le Conseil d'Etat le 06.04.2011.

¹⁰ Voir annexe 8 *Parc de véhicules de l'Etat de Genève au 31.12.2013*. Certaines catégories de véhicule telles que définies dans l'inventaire (1'229 véhicules au total + 230 vélos hors inventaire) n'ont pas été prises en considération car elles ne constituent pas des moyens de déplacement (par exemple les remorques ou les machines de travail).

Le plan d'actions environnementales 2012-2020, adopté par le Conseil d'Etat en avril 2011 à la suite du bilan carbone, vise à diminuer l'impact des toutes les activités de l'administration sur l'environnement. Il intègre le plan de mobilité de l'administration cantonale et contient notamment des objectifs relatifs aux déplacements des collaborateurs et au parc de véhicules de l'Etat.

Le plan de mobilité de l'administration cantonale repose sur les principes généraux suivants :

- La politique de gestion de la mobilité trouve son fondement dans le **principe général d'intégration au système de management environnemental de l'Etat**. Elle a une portée environnementale avérée. Elle doit être compatible avec la politique publique F01 « Protection de l'environnement » et le programme F01.01 « management environnemental ». Le plan de mobilité doit donc être prioritairement **orienté vers la préservation de l'environnement**.
- La politique de gestion environnementale de la mobilité, dans une vision systémique et cohérente, se situe **au croisement de deux aspects environnementaux déterminants du système de management environnemental de l'Etat, à savoir les « déplacements » et les « achats »**. En effet, le plan de mobilité couvre non seulement les déplacements professionnels et pendulaires des collaborateurs de l'administration, mais également la gestion optimale du parc de véhicules à laquelle sont intégrés des critères environnementaux.
- La politique de gestion environnementale de la mobilité agit sur les axes **déplacements professionnels et déplacements pendulaires de façon complémentaire**. Face aux résultats du bilan carbone, l'Etat devrait agir prioritairement sur les déplacements pendulaires. Or il dispose paradoxalement d'une marge de manœuvre moindre en termes de réglementation interne et ne peut qu'offrir des moyens, principalement incitatifs, visant à favoriser les changements de comportements des collaborateurs. L'Etat-employeur est mieux à même de maîtriser son action sur les déplacements professionnels, ayant une obligation de mise à disposition de moyens et comme corollaire une possibilité d'en réglementer leur utilisation.
- Les dépenses liées à la mobilité sont ventilées par politique publique conformément au **principe de budget par politique publique** et à la LGAF. Les investissements sont pris en charge par les services dans le cadre des crédits de programme et les frais de déplacement des collaborateurs sont pris en charge dans le budget de fonctionnement du service auquel le collaborateur est rattaché.
- La politique de gestion de la mobilité de l'administration cantonale s'inscrit dans une **démarche d'amélioration continue** : fixation d'objectifs, mise en œuvre d'actions ciblées, évaluation des résultats et propositions de mesures d'amélioration. Ainsi la politique de gestion de la mobilité concourt à la responsabilité sociétale et environnementale de l'Etat et à son devoir d'exemplarité.

Outre ces principes généraux, la gestion de mobilité est guidée par les principes de fonctionnement et d'organisation suivants :

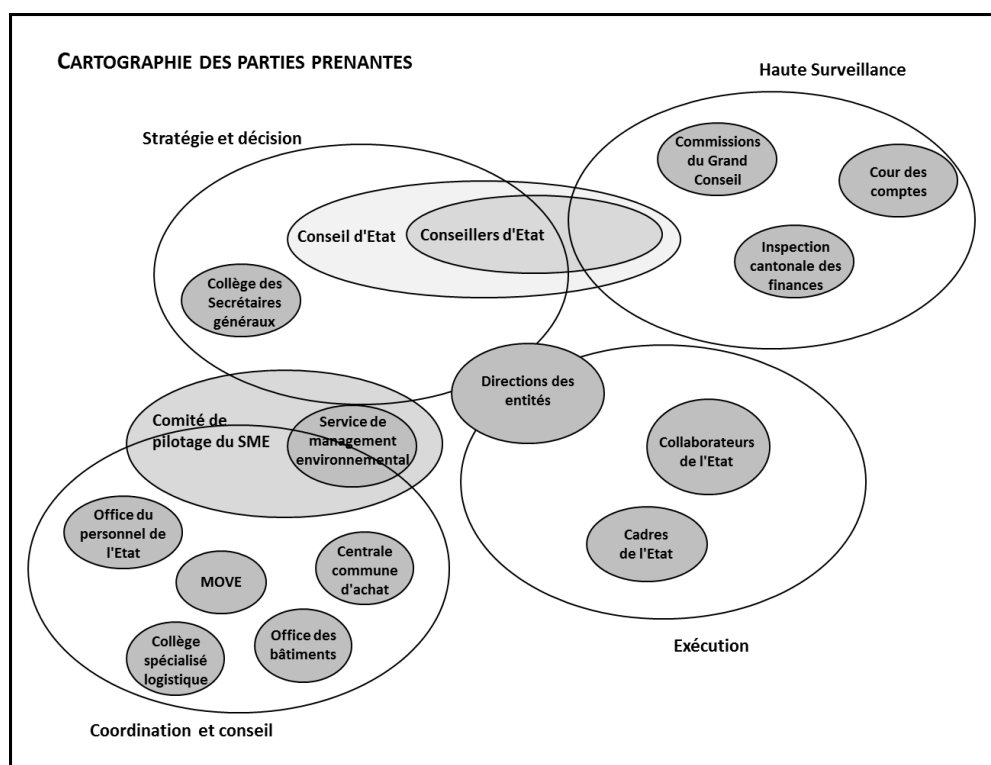
- Les mesures en faveur d'une mobilité durable font l'objet d'un **déploiement simultané à l'ensemble des services**. Le déploiement par site géographique est écarté au profit d'un déploiement des outils et mesures simultané à l'ensemble des départements et services, dans un but d'équité de traitement. Ce principe ne s'oppose pas à une gestion centralisée de certains moyens au niveau d'une direction générale ou un département. La décision de ce type de centralisation doit être mise en perspective

avec la problématique de la mutualisation des moyens et garantir le principe de responsabilisation des services.

- L'organisation de la mobilité est guidée par le principe de **responsabilisation des services et décentralisation de la gestion**. Les modalités et les outils proposés sont gérés par les services, dans un souci de gestion managériale maîtrisée et d'adéquation des moyens aux besoins des services et des métiers/fonctions.
- Le principe de **subsidiarité et proportionnalité des moyens** prévaut. Une priorisation des modes de déplacement est faite sur la mobilité douce (marche, vélos, VAE) et les transports collectifs publics (TPG, CFF). La motorisation individuelle ne vient qu'ensuite (véhicules de service, véhicules en autopartage et véhicules privés).
- La consultation **des services et des entités** concernés est un principe de fonctionnement qui vise la mise en place de mesures qui tiennent compte notamment des spécificités métiers et du principe de la responsabilité de la décision et de la gestion.

3.4 Responsabilités des parties prenantes

La mobilité au sein de l'administration est l'affaire de nombreuses parties prenantes.



4 PLAN DE MESURES MULTIMOBILITE 2014-2020

Le Plan de mesures MultiMobilité 2014-2020 s'inscrit dans le Système de Management Environnemental de l'Etat de Genève. Il vise à réduire les impacts sur l'environnement tant des déplacements pendulaires et professionnels du personnel de l'administration que du parc de véhicules de l'Etat, de près de 2'500 tonnes d'équivalent CO₂ par. Le Plan MultiMobilité est décliné en 3 objectifs, 7 cibles et 23 mesures.

Objectif 01: Diminution de l'impact environnemental des déplacements pendulaires des collaboratrices et collaborateurs de l'administration cantonale

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ATTENDU

Changement climatique	Qualité des écosystèmes	Empreinte Eau	Santé humaine	Epuisement des ressources
****	**	*	**	***

INDICTEURS – CIBLES

Réf.	Cible – indicateur	Valeur 2013	Cible 2020
IC-01-001	Part modale de la mobilité douce (marche, vélo, vélos à assistance électrique) et des transports collectifs (bus, tram, train) sur l'ensemble des trajets domicile-travail	54%	60%
IC-01-002	Part des collaborateurs-trices ayant acquis un abonnement annuel UNIRESO et bénéficiant d'une participation financière de l'Etat (taux de pénétration)	21,3%	40%

SITUATION ACTUELLE

Les déplacements domicile-travail des collaborateurs représentent 64% des émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements de l'Etat et évaluées dans le cadre du bilan carbone de l'Etat (année de référence 2008).

La part modale de la mobilité douce (marche, vélo, vélos à assistance électrique) et des transports collectifs (bus, tram, train) sur l'ensemble des trajets domicile-travail était de 51% en 2010, selon l'étude réalisée dans le cadre du bilan carbone par l'Observatoire universitaire de la mobilité. L'enquête effectuée par le service de management environnemental en février 2014 montre que cette part stagne, malgré une légère hausse à 54%.

L'adaptation en 2009 et 2012 des tarifs des places de stationnement gérés par l'Etat, à la baisse dans certaines zones du canton, a induit une augmentation du nombre de collaborateurs louant une place de stationnement. Cette mesure a eu un effet non désiré de transfert modal vers une mobilité non durable.

En 2013, 3'665 collaborateurs disposaient d'un abonnement annuel UNIRESO pour leurs déplacements et ont bénéficié de la participation de CHF 200.- introduite en 2008 pour l'achat d'un abonnement annuel « Tout Genève », soit 21,3% de taux de pénétration. En tenant compte des 1'508 abonnements de la police faisant l'objet d'une convention particulière, le taux de pénétration passe à 30%. Toutefois les abonnements des collaborateurs de la police sont employés prioritairement dans le cadre professionnel.

La couverture de la participation financière de l'Etat est limitée à un abonnement « Tout Genève ». Les autres types d'abonnements, notamment les abonnements régionaux, ne sont pas pris en compte. Ainsi quelque 18% des collaborateurs qui n'habitent pas dans le canton sont discriminés. La participation de l'Etat n'a pas évolué depuis son introduction en 2008, alors que le prix des abonnements annuels a augmenté de 7,7% en décembre 2011.

LEVIERS D'ACTION

Incidations financières en vue des changements de comportement dans le domaine de la mobilité pendulaire pour lequel l'Etat ne peut que peu agir par voie de réglementation.

Action complémentaire sur le contrôle de l'attribution et la tarification des places de stationnement gérées par l'Etat. A cet effet, le groupe de travail dirigé par la Direction générale des transports et réunissant notamment les représentants de l'Etat et de la Fondation des Parkings pour la détermination des conditions d'attribution des abonnements pendulaires devra être activé.

Promotion de la mobilité douce et des transports collectifs au travers de campagnes d'information et de sensibilisation "MultiMobilité".

MESURES

Réf.	Mesure	Répondant	Mise en œuvre(1)		Effet attendu (1)	
			Coût	Durée	Env.	Fin.
M-01-001	Adapter, lorsque l'IN 146 sera mise en vigueur, la participation financière de l'Etat à CHF 80.- par abonnement annuel UNIRESO de sorte à maintenir le prix final effectif payé par les collaborateurs pour leur abonnement	OPE	0	0	++	++
M-01-002	Etendre la couverture de la participation aux abonnements annuels UNIRESO régionaux et aux abonnements de parcours CFF couplés avec un abonnement TPG	OPE	0	0	++	0
M-01-003	Définir, dans une directive transversale, les critères d'attribution des places de parc pour les véhicules privés des collaborateurs	OBA	\$	⌚	+	0
M-01-004	Analyser et proposer des mesures incitatives et organisationnelles susceptibles de favoriser de façon importante le co-voiturage	SME	\$	⌚	++	-
M-01-005	Promouvoir les modes de déplacements doux et les transports collectifs au travers d'une campagne « MultiMobilité » adressée à l'ensemble de l'administration	SME	\$	⌚	+++	0

(1) Les explications des codes et logos se trouvent à la fin du plan de mesures

OPPORTUNITES ET RISQUES

Plan directeur stationnement adopté par le Conseil d'Etat le 25.08.2010 et approuvé par le Grand Conseil le 22.03.2012 : développement de l'offre de transports collectifs et de P+R, notamment dans les zones non urbaines et transfrontalières. Selon les études, 33% des déplacements entre Vaud et Genève sont effectués en transports collectifs, et seulement 8% entre la France et Genève, principalement en raison de réseaux mal connectés. Ainsi, l'amélioration de la mobilité transfrontalière en reliant les réseaux de transports collectifs genevois et français, notamment grâce à la mise en service du CEVA en 2019 et à l'extension du réseau de tram, est l'un des objectifs de « Mobilité 2030 ».

Plan directeur de la mobilité douce adopté par le Conseil d'Etat le 31 mars 2011 et approuvé par le Grand Conseil le 31 janvier 2013 : développement du réseau cyclable, bâtiments et équipements publics de stationnements et vélos sécurisés.

Participation cantonale de CHF 250.- à l'achat de vélos à assistance électrique par les habitants du canton, remise par l'intermédiaire des communes genevoises, à laquelle s'ajoute parfois une participation communale supplémentaire.

Les difficultés budgétaires induites par l'initiative "Stop aux hausses des tarifs des Transports publics genevois!" (IN 146) du 18 mai 2014 et leurs effets sur les mesures initialement prévues pour encourager l'usage des transports publics par les employés de l'Etat amenuisent l'impact du Plan de mesures sur l'environnement avec un risque d'image par défaut d'exemplarité de l'Etat par rapport aux communes et aux établissements publics autonomes.

Objectif 02: Diminution de l'impact environnemental des déplacements professionnels des collaboratrices et collaborateurs de l'administration cantonale

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ATTENDU

Changement climatique	Qualité des écosystèmes	Empreinte Eau	Santé humaine	Epuisement des ressources
****	**	*	**	***

INDICTEURS – CIBLES

Réf.	Cible – indicateur	Valeur 2010	Cible 2020
IC-02-001	Part modale de la mobilité douce (marche, vélo, vélos à assistance électrique) et des transports collectifs (bus, tram, train) sur l'ensemble des trajets professionnels (hors police et voirie)	Inconnue	70%
IC-02-002	Emissions de gaz effet de serre par collaborateur pour les déplacements professionnels (keqCO ₂)	558 keq CO ₂	446 keq CO ₂

SITUATION ACTUELLE

Les déplacements professionnels représentent 36% des émissions de gaz à effet de serre dues aux déplacements et évaluées dans le cadre du bilan carbone de l'administration cantonale (année de référence 2008). Le 90% est dû à l'utilisation des véhicules de service et des véhicules privés pour des raisons professionnelles.

Aujourd'hui, seuls 4 sites de l'administration (8% de l'ensemble des collaborateurs/services), bénéficient de prix préférentiels lors de l'utilisation de véhicules d'autopartage grâce au contrat grand compte conclu avec l'entreprise Mobility. Or l'autopartage est une alternative intéressante à l'achat de véhicules de service tant d'un point de vue environnemental qu'économique.

Ces mêmes 4 sites bénéficient également de 3% de rabais octroyés par les CFF pour les déplacements en train en Suisse et à l'étranger grâce au contrat grand compte établi avec les CFF. L'extension du grand compte à tous les services de l'Etat permettra d'obtenir une réduction de 5,5%, voire 6%, au vu du montant global de commandes de billets de train (environ CHF 500'000.- par an).

L'introduction des VAE sur les sites déployés entre 2009 et 2013 est un véritable succès. Ce mode de déplacement, rapide et peu coûteux, prend de l'ampleur. Toutefois un système de dépannage et réparation facilité fait encore défaut.

La part modale de la mobilité douce et des transports collectifs sur l'ensemble des trajets professionnels de l'administration n'est pas connue. Une enquête en 2015 permettra de l'évaluer.

LEVIERS D'ACTION

Importants revenus financiers supplémentaires réalisés grâce à l'adaptation de la tarification des places de stationnement, couplés aux économies financières liées à la suppression des indemnités forfaitaires de déplacement. Conclusion de contrats Grand-compte et l'externalisation de certains services.

Coordination interdépartementale et intégration d'une réflexion globale dans les travaux du groupe MOVE. De même coordination avec l'office des bâtiments pour ce qui a trait aux infrastructures facilitatrices (réseau cyclable, parkings pour vélos/VAE, douches, etc.)

Règlementation et directives transversales indispensable pour une gestion harmonisée ; guides et conseils pour les collaborateurs et pour le management sur l'utilisation la plus efficace des différents moyens de déplacement professionnel.

Promotion de la mobilité douce et des transports collectifs au travers de campagnes d'information et de sensibilisation "MultiMobilité".

MESURES

Réf.	Mesure	Répondant	Mise en œuvre (1)		Effet attendu (1)	
			Coût	Durée	Env.	Fin.
M-02-001	Conclure un contrat grand compte avec l'entreprise d'autopartage Mobility	CCA	\$	⌚	+	0
M-02-002	Conclure un contrat grand compte avec les CFF pour les déplacements Suisse/étranger	CCA	\$	⌚	+++	+
M-02-003	Intégrer dans la directive transversale sur les débours (EGE 03-04) les règles d'achat d'abonnements demi-tarif CFF et d'une participation additionnelle à l'abonnement UNIRESO dans les cas de déplacements professionnels fréquents	OPE	\$\$	⌚	++	+
M-02-004	Systematiser l'installation d'abris à vélos/VAE couverts et sécurisés dans les nouvelles constructions de l'Etat (L 5 05.10)	OBA	\$\$	⌚⌚	++	0
M-02-005	Aménager des places et/ou des abris à vélos/VAE sécurisés sur les places de parkings voitures sous-occupées dans les bâtiments existants	OBA	\$\$	⌚⌚	++	0
M-02-006	Définir, dans une directive transversale, les critères d'attribution et de contrôle des places de parc pour les véhicules privés des collaborateurs nécessaires au service	OBA	\$	⌚⌚	+	0
M-02-007	Créer une couche SITG pour une vue d'ensemble des moyens liés à la mobilité par bâtiment (parking, véhicules de service mutualisables, VAE, etc.)	SGOI	0	⌚⌚	+	0
M-02-008	Intégrer au catalogue de formation de l'Etat les cours obligatoires à la conduite écologique pour les fonctions le requérant	OPE	0	⌚	+++	-
M-02-009	Mettre en place un système « mécanicien volant » pour la réparation et l'entretien des vélos/VAE de service et modifier la directive transversale EGE 04-01 sur l'entretien des véhicules	OCPPA M	\$	⌚	++	-
M-02-010	Analyser les critères relatifs à l'utilisation des conférences vidéos/téléphoniques	SME	\$	⌚⌚	+++	0
M-02-011	Modifier le règlement sur les débours (B5 15.24) de sorte à renforcer le principe d'utilisation des transports collectifs et introduire un principe de priorisation donnée aux moyens de mobilité douce	OPE	0	⌚	+	0

(1) Les explications des codes et logos se trouvent à la fin du plan de mesures

OPPORTUNITES ET RISQUES

Plan directeur stationnement adopté approuvé par le Grand Conseil le 22.03.2012 et Plan directeur de la mobilité douce adopté approuvé par le Grand Conseil le 31 janvier 2013. Une extension du contrat grand compte avec Mobility, conjuguée à une utilisation privilégiée de véhicules en autopartage à la place de véhicules de service, permet de réduire la facture annuelle et favorise la mutualisation des moyens. Par contre, l'utilisation de véhicules Mobility à la des véhicules privés des collaborateurs est un mauvais choix économique. Le km remboursé au collaborateur est de CHF 0,70.- alors que le coût facturé par Mobility, (comprenant km, réservation et amortissement) est de CHF 1,20.- ou plus selon heures de réservation et type de contrat. Les processus relatifs à la gestion des commandes de billets de train et issus du contrat grand compte avec les CFF doivent tenir compte des processus financiers de l'Etat.

Objectif 03: Diminution de l'impact environnemental du parc de véhicules de l'Etat, sur l'ensemble du cycle de vie

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ATTENDU

Changement climatique	Qualité des écosystèmes	Empreinte Eau	Santé humaine	Epuisement des ressources
***	**	**	***	***

INDICTEURS – CIBLES

Réf.	Cible – indicateur	Valeur 2013	Cible 2020
IC-03-001	Emissions moyenne de CO ₂ des nouveaux véhicules de tourisme et de livraison (hors véhicules de police)	138 g/km	110 g/km
IC-03-002	Part des véhicules hybrides et/ou électriques du parc de véhicules de tourisme et de livraison	1,2%	10%
IC-03-003	Part des vélos à assistance électrique (VAE) sur l'ensemble du parc de véhicules légers de l'Etat (hors véhicules de police)	25,9%	35%

SITUATION ACTUELLE

Entre 2010 et 2013, 15 poids lourds ont été renouvelés pour des raisons environnementales, soit 75% des poids lourds les plus polluants inscrits dans le plan de renouvellement issu du Plan de mesures OPair 2003-2013.

De 2009 à 2013 les émissions moyennes des nouveaux véhicules de tourisme et utilitaires (hors police) ont diminué de 149 gCO₂ à 138 gCO₂/km. L'analyse du cycle de vie du parc existant montre que 286 véhicules, soit 33,8% du parc de véhicules légers et utilitaires (véhicules de police compris) ont des impacts environnementaux significatifs, n'étant notamment pas conformes aux normes et coûtant chers en raison de leur vétusté (frais d'essence, frais de réparations).

Le nombre de VAE de service est passé d'une dizaine en 2009 à 96 en 2013. Les VAE représentent 25,9% du parc de véhicules de l'Etat considérés comme des moyens de déplacement (hors véhicules de police). Ils sont un succès dans le transfert modal des déplacements professionnels des collaborateurs.

La gestion du parc de véhicules ne comprend pas les vélos. Il n'existe par ailleurs pas d'inventaire uniformisé et complet tenant compte de tous les types de véhicules (notamment vélos et VAE) et de données environnementales utiles pour la gestion du parc.

LEVIERS D'ACTION

Introduction de la réflexion sur la mobilité en général dans le processus de gestion du parc de véhicules par le groupe d'optimisation et de maîtrise des véhicules de l'Etat (MOVE).

Implication du collège spécialisé de la logistique, notamment en intégrant la composante « besoin et moyen de mobilité » lors des demandes d'acquisition ou renouvellement de véhicules, ainsi que dans l'élaboration de plans annuels de renouvellement des véhicules des départements.

Action sur le renouvellement du parc de véhicules motorisés légers et utilitaires les plus polluants et ayant un surcoût financier en termes d'entretien et d'exploitation.

Mutualisation des véhicules de service (réflexion approfondie à mener).

MESURES

Réf.	Mesure	Répondant	Mise en œuvre		Effet attendu	
			Coût	Durée	Env.	Fin.
M-03-001	Renouveler les 286 véhicules légers et utilitaires les plus polluants en proposant un projet de loi d'investissement global	MOVE / SME	\$\$\$	⌚	+++	++
M-03-002	Etablir une base de données unique pour la gestion de l'inventaire de tous les véhicules de l'Etat (y compris vélos et VAE) comprenant notamment des données techniques, environnementales, localisation, etc.	DGGC / Garages	\$	⌚	++	0
M-03-003	Fournir à la centrale d'achat un outil d'évaluation et de sélection d'un véhicule sur la base des impacts environnementaux et des coûts financiers	SME	\$\$	⌚⌚⌚	++	+
M-03-004	Renouveler les 5 véhicules poids lourds restant du Plan de renouvellement anticipé du Plan Opair2003-2010	MOVE	\$\$	⌚⌚	++	+
M-03-005	Evaluer des critères de faisabilité et d'opportunité pour des solutions transversales de mutualisation des véhicules de service	SME	\$\$	⌚⌚	++	+
M-03-006	Etudier systématiquement les possibilités de mutualisation et/ou d'abandon d'un véhicule de service pour d'autres modes de déplacements (autopartage, VAE) lors de demandes d'achat ou de remplacement de véhicules adressées au groupe MOVE	MOVE	\$	⌚⌚	++	+
M-03-007	Fournir un outil de gestion des réservations des véhicules mutualisés (voitures de service, VAE, vélos, etc.)	SME	\$	⌚	+	0

(1) Les explications des codes et logos se trouvent à la fin du plan de mesures

OPPORTUNITES ET RISQUES

Plan de mesures OPair 2013-2016 adopté par le Conseil d'Etat le 27 février 2013 : promotion de l'utilisation du vélo, développement de plans de mobilité inter-entreprises, renouvellement accéléré du parc de véhicules de l'Etat, promotion de la conduite écologique.

Audit de la Cour des comptes en cours : outil de gestion globale des garages et de l'inventaire, planification globale des demandes d'acquisition et de renouvellement de véhicules, réflexion sur la mutualisation, concrétisation du plan de renouvellement accéléré.

Fusion des garages de l'Etat (police et voirie).

Codification et échelle d'évaluation des mesures

Chaque indicateur-cible et chaque mesure fait l'objet d'une fiche spécifique pour le service répondant.

Les mesures sont accompagnées d'informations sous la forme de pictogramme indiquant:

- Le *coût* de la mise en œuvre de la mesure. Il correspond à l'estimation du prix, en francs, de la mise en œuvre de la mesure pour l'Etat (dépense unique). Cette somme comprend aussi bien les investissements que le fonctionnement.
- Les *ressources humaines (en temps)* à investir. Il correspond à une estimation des ressources humaines à charge de l'Etat (comptées en ETP, tous départements confondus) pour mettre en œuvre la mesure.
- L'effet sur *l'environnement*. Il correspond à une estimation de l'effet de la mesure sur l'environnement.
- L'*économie* attendue. Elle correspond à l'économie récurrente attendue pour l'Etat une fois la mesure mise en place (peut être négative en cas de coût supplémentaire récurrent)

Coût de mise en œuvre de la mesure

Picto	Explication	
0	Aucun coût attendu (ou négligeable)	Entre 0 et 10'000 F
\$		Entre 10'000 F et 100'000 F
\$\$		Entre 100'000 F et 1 mio F
\$\$\$		Plus de 1 mio F

Ressources humaines en temps nécessaires à la mise en œuvre de la mesure

Picto	Explication	
0	Investissement en temps négligeable	Entre 0 et 1 mois
⌚		Entre 1 mois et 6 mois
⌚⌚		Entre 6 mois et 1 an
⌚⌚⌚		Plus de 1 an

Impact attendu sur les indicateurs environnementaux

Picto	Explication
+	Faible
++	Modéré
+++	Significatif
++++	Très important

Incidences financières récurrentes attendues

Picto	Explication	
---	Importants coûts financiers récurrents pour l'Etat	Plus de 1 mio F
--	Frais significatifs récurrents pour l'Etat	Coût entre 100'000F et 1 mio F
-	Faibles frais récurrents pour l'Etat	Coût entre 10'000F et 100'000F
0	Frais ou gain récurrents négligeables	Négligeable (<10'000F)
+	Faible gain ou économie récurrent pour l'Etat	Gain entre 10'000 F et 100'000 F
++	Gain ou économie significatif récurrent pour l'Etat	Gain entre 100'000 F et 1 mio F
+++	Important gain ou économie récurrent pour l'Etat	Plus de 1 mio F

5 CONCLUSION

Des mesures initiales, proposées dès 2003, liées à la tarification des parkings et aux indemnités de déplacement ont très rapidement été mises en œuvre.

Ces mesures ont eu la priorité en raison soit des revenus importants qu'elles engendraient soit des économies qu'elles permettaient. L'impact de ces mesures sur l'environnement n'a pas été évalué en amont ni mesuré a posteriori. Certaines d'entre elles ont eu toutefois des effets non désirés sur les transferts modaux. L'adaptation du tarif parking au prix du marché, lorsqu'elle s'est faite à la baisse, conjuguée à l'objectif de réduction du taux de vacance des parkings, a incité des collaborateurs à utiliser leur voiture pour leurs déplacements domicile-travail.

Dans un second temps, ont été mises en œuvre les mesures en faveur des transports publics avec la conclusion d'un grand compte en 2006 avec les Transports publics genevois et la participation de CHF 200.- à l'achat d'un abonnement annuel privé par le collaborateur. Si cette dernière mesure était exemplaire en 2008, aujourd'hui le taux de pénétration est seulement de 21,3%, six ans après l'introduction de la mesure (30% en y incluant les déplacements professionnels de la police judiciaire).

Les difficultés budgétaires engendrées par les effets du vote du 18 mai 2014 sur l'initiative "Stop aux hausses des tarifs des Transports publics genevois!" (IN 146) et les mesures prises afin de les réduire se reportent sur les mesures d'encouragement aux transports collectifs pour les collaborateurs de l'administration. Ainsi, lorsque l'IN 146 sera mise en vigueur, la suppression des rabais grands comptes et le maintien des prix actuels pour l'achat d'abonnements annuels UNIRESO compromettent l'atteinte des objectifs de réduction de l'empreinte carbone de l'Etat.

Or cette mesure d'encouragement aurait permis également de diminuer le remboursement d'indemnités kilométriques pour utilisation du véhicule privé ainsi que les commandes de cart@bonus des services. Seule une adaptation conséquente à la hausse de la participation aurait pu amplifier considérablement le nombre de collaborateurs effectuant leur déplacement domicile-travail avec les transports collectifs. Vu le nombre important de collaborateurs de l'administration, l'impact sur le désengorgement du trafic pendulaire cantonal aurait été également appréciable.

Les vélos et VAE n'ont pas été mis en avant pour la mobilité professionnelle de façon évidente et forte, à l'exception du déploiement sur les sites géographiques de Dufour, Olliquettes et Vieille Ville. L'expérience sur ces sites montre sans contexte le succès du VAE. Dès lors ce nouveau moyen de déplacement doit être valorisé et rendu plus accessible et facile d'utilisation pour les services.

Les études et analyses effectuées déjà en 2004/2005 puis en 2007 sur les possibilités d'autopartage et leur coût financièrement neutre n'auront jamais abouti à un plan majeur en faveur de tous les collaborateurs. L'autopartage a été expérimenté uniquement sur les sites PMAC, avec succès.

Combiné à l'utilisation favorisée des transports collectifs et de la mise à disposition de vélos et de VAE, l'autopartage est une alternative intéressante à l'accroissement du parc de véhicules plus polluants et coûteux en termes d'investissement, d'utilisation et d'exploitation. Ainsi la mutualisation et une gestion efficiente et économe du parc de véhicules de l'Etat en seraient favorisées. Toutefois, la mise en relation effective avec la gestion du parc de véhicules n'a démarré qu'en 2013 avec l'intégration du plan de mobilité au service de management environnemental et la collaboration de ce dernier avec le groupe MOVE. Il est primordial aujourd'hui d'aller un pas plus loin en vue de l'élaboration de critères de mutualisation et d'un plan de réalisation.

Les objectifs et le nouveau plan de mesures MultiMobilité 2014-2020 permettront, à l'échelle globale des 17'000 collaborateurs de l'administration, de mesurer le succès d'une politique de gestion de la mobilité cohérente avec la préservation de l'environnement et le Système de Management Environnemental souhaité par le Conseil d'Etat.

Conscient de l'état précaire des finances de l'Etat, une grande attention a été portée à ne pas engendrer de coûts supplémentaires. En outre, les impacts de l'IN 146 sur ce qui était initialement prévu en matière d'encouragement aux transports publics rendent le programme moins ambitieux d'un point de vue environnemental et exemplarité de l'Etat.



**DÉPARTEMENT DE L'ENVIRONNEMENT,
DES TRANSPORTS ET DE L'AGRICULTURE**

SERVICE DE MANAGEMENT ENVIRONNEMENTAL
18bis, Quai Ernest Ansermet • 1205 Genève

Tél. +41 (0) 22 546 80 80 • Fax +41 (0) 22 546 80 89
sme@ge.ch • www.ge.ch/sme