

Date de dépôt: 14 mars 2005

Messagerie

Réponse du Conseil d'Etat

à l'interpellation urgente écrite de M. Sami Kanaan : " Quelle évolution de la mobilité dans le canton de Genève ? "

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 18 février 2005, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une interpellation urgente écrite qui a la teneur suivante :

Pour indiquer l'évolution probable de la mobilité sur le territoire genevois (tous modes de déplacements confondus) à moyen terme, on se réfère souvent au chiffre de 40% d'augmentation prévue à l'horizon 2020, selon le Plan directeur cantonal d'aménagement, donc un chiffre datant de l'année 2000 environ.

Cette année 2005 constitue l'occasion d'un premier bilan intermédiaire, couvrant le quart de la période considérée. Selon des informations non confirmées, les chiffres disponibles tendraient à montrer que la croissance de la mobilité (kms parcourus) sur le territoire genevois ces dernières années est nettement supérieure aux prévisions, ce qui conduirait à montrer que le chiffre de 40% est en deçà de ce qui nous attend réellement.

Or ces tendances sont très importantes pour orienter la politique des transports en particulier et la politique d'aménagement du territoire en général.

On est surpris de constater que les données synthétiques disponibles sur le site de l'Observatoire des déplacements sont relativement peu récentes pour la plupart. Certains chiffres essentiels, comme la répartition modale, datent de 1998 (!).

C'est pourquoi je demande au Conseil d'Etat de nous indiquer quelles sont les données disponibles sur l'évolution de la mobilité sur le territoire genevois depuis 2000 jusqu'à ce jour (en général et par mode de

déplacement), quelle mise à jour des tendances prévisibles à l'horizon 2020 ces données impliquent et quelle interprétation le Conseil d'Etat en fait.

L'interpellation urgente de Monsieur le député Sami Kanaan pose des questions sur les données disponibles sur l'évolution de la mobilité de l'an 2000 à ce jour, l'évolution des tendances prévisibles à l'horizon 2020 en fonction de ces données et leur interprétation par le Conseil d'Etat. La présente réponse va tenter d'apporter des explications à ces questions complexes.

Tout d'abord, il faut préciser que le chiffre de +40% d'augmentation prévue à l'horizon 2020 correspond aux kilomètres parcourus à l'aide de modes de transport motorisés, soit la voiture individuelle, les motocycles et les transports collectifs. Il ne tient donc pas compte des kilomètres parcourus en mode doux, soit la marche à pied et le vélo.

Un des objectifs de l'étude ayant abouti à cette estimation de +40% était de comparer les effets des différents scénarios de développement du Plan Directeur Projet 2015 sur les déplacements au sein du canton de Genève, mais également à l'échelle de la région franco-valdo-genevoise. Cette étude a été réalisée sur la base d'un modèle développé par l'ITEP-EPFL sur mandat du Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement (DAEL) en mai 1999 en considérant des données sur la répartition de la population et des emplois datant de 1995 et sur le comportement en matière de déplacements de 1994.

Les conclusions de cette étude ont été affinées en intégrant notamment les données françaises pour dégager un "scénario objectif". Ses caractéristiques principales ont été soumises à la Délégation du Conseil d'Etat aux transports des 26 janvier 2001, 23 mars 2001 et 8 mars 2002. Ce scénario a été notamment utilisé pour les grands projets de transports publics, comme Rail 2000 2^{ème} étape, le projet CEVA, le Plan directeur 2003-2006 du réseau des transports publics et la Charte du DTTPR (Développement des transports publics régionaux). Ce "scénario objectif" stipule la nécessité de prendre des mesures touchant directement l'organisation des déplacements pour tenter de maîtriser l'augmentation du trafic motorisé jugée non souhaitable dans les proportions évoquées. Parmi ces mesures, nous retrouvons entre autre le développement du réseau de tramways, l'augmentation de l'offre de transports publics dans le cadre du contrat de prestations 2003-2006 entre l'Etat et les TPG et le nouveau Plan de mesures OPair 2003-2010.

Dans le cadre du suivi 2003 du Plan de mesures OPair, il a été procédé à un bilan partiel du "scénario objectif" afin d'estimer si la localisation de la population et des emplois suivait la tendance attendue et surtout si les

développements se réalisaient aux endroits prévus, c'est-à-dire à proximité des lignes de transports collectifs à haute fréquence. Les résultats montrent effectivement que l'augmentation des kilomètres parcourus à l'aide de modes de transports motorisés sera plus forte que prévue, d'une part en raison d'une croissance plus importante de la population résidente, d'autre part en raison du développement croissant de zones d'habitat, d'emplois et de commerces en dehors du centre-ville de Genève.

On entre ainsi au cœur du problème du lien entre aménagement-urbanisme-transports et protection de l'air. Les déplacements réalisés par les habitants de la région sont une conséquence de l'organisation du territoire, notamment de la localisation des lieux d'habitat, d'emplois, d'achats et de loisirs. Un déplacement n'est donc en principe pas une fin en soi, mais s'inscrit presque toujours dans le cadre d'une ou plusieurs activités à réaliser (aller travailler, faire des achats, etc.). Or, il est communément admis que l'efficacité maximale des transports collectifs s'opère dans le cadre de déplacements radiaux-concentriques, c'est-à-dire au sein d'une structure en réseau étoilé dans un tissu urbain dense, à destination ou en provenance du centre d'une agglomération. A contrario, l'efficacité maximale des transports individuels se trouve dans des déplacements tangentiels, de périphérie à périphérie, dans des zones peu denses. Ainsi, plus les activités se localisent en périphérie, plus les déplacements prendront une forme tangentielle et moins l'organisation urbaine permettra l'utilisation des modes doux et des modes de transports collectifs pour réaliser des activités.

Toutefois, ces observations doivent encore être affinées et analysées tant par la direction de l'aménagement du DAEL, que par l'Office des transports et de la circulation (OTC).

La présente interpellation fait allusion au manque de données disponibles sur le site de l'Observatoire des déplacements et leur caractère dépassé. Cette affirmation est inexacte puisque des informations plus récentes sont à disposition sur le site OTC. On y retrouve notamment les données du microrecensement transport 2000, de l'enquête aux frontières 2002 et les moyennes annuelles des comptages de trafic de 2003. Les chiffres de 2004 seront bientôt disponibles, mais sont, pour l'heure, en attente des vérifications d'usage.

Il faut savoir que les données permettant d'apprécier les répartitions modales sont issues du recensement fédéral de la population (RFP) et du microrecensement transport (MRT). La fréquence de réalisation du RFP est de 10 ans, le dernier datant de 2000. Il s'agit d'un recensement exhaustif par écrit duquel nous pouvons retirer le lieu de domicile et le lieu de travail (ou

de formation), ainsi que le moyen de transport utilisé pour s'y rendre. Pour le MRT, la fréquence de réalisation est d'environ 5 ans, les derniers datant de 1994 et de 2000. Il s'agit d'une enquête téléphonique sur un échantillon restreint et représentatif de la population résidente dans le canton (3'600 personnes à Genève). Il s'agit d'une "photographie" de l'ensemble des déplacements réalisés au cours d'une journée moyenne permettant d'estimer les parts modales des déplacements, ainsi que des kilomètres parcourus, tout motif de déplacement confondu (travail, achats, loisirs, etc.).

En dehors de ces deux sources de données, les moyens de connaître l'évolution de la mobilité sont le suivi des comptages permanents et périodiques sur des axes principaux du réseau routier et les données d'exploitation des exploitants des transports collectifs, notamment l'évolution des voyages effectués.

Voici un aperçu des données disponibles pour apprécier l'évolution de la mobilité depuis 2000 :

- Enquête aux frontières 2002 : 30'000 personnes franchissant les frontières cantonales interrogées sur leur lieu d'origine, leur lieu de destination et le moyen de transport utilisé (http://www.geneve.ch/otc/obs/od_05a/od5a.htm). Il est prévu de procéder à l'édition 2005 de l'enquête aux frontières à l'automne.
- Microrecensement transport : l'édition 2005 est en cours de réalisation. L'OTC, le DAEL et l'OCSTAT ont demandé un suréchantillonnage pour disposer de résultats plus précis qu'à l'échelle du canton de Genève. Les résultats seront disponibles dans le courant de 2006.
- Recensement fédéral de la population : l'Office fédéral de la Statistique songe à changer la fréquence du recensement, mais l'administration n'a pas plus d'informations pour l'instant. En principe, la prochaine échéance serait 2010.
- Comptages de trafic : les données sont récoltées en permanence et font l'objet de parutions de moyennes annuelles.
- Clients des Transports publics genevois (TPG) : les résultats d'exploitation sont publiés chaque année par les TPG aux environs du mois de juin.
- Comptages vélos : une enquête par écrans de comptage est réalisée tous les 2 ans. La dernière édition date de 2003. Il est prévu de procéder à l'édition 2005 dans le courant de l'année.

- Nombre d'immatriculations : le Service des Automobiles et de la Navigation (SAN) publie chaque trimestre l'évolution du nombre d'immatriculations à Genève.

Les nouveaux résultats observés devant encore être affinés et analysés par l'administration, le Conseil d'Etat ne pourra livrer son interprétation qu'une fois ce travail terminé. Des éléments de réponse seront donnés par le biais du Plan directeur 2007-2010 du réseau des transports publics, actuellement en cours d'élaboration.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

Le chancelier :
Robert Hensler

La présidente :
Martine Brunschwig Graf