

Date de dépôt : 19 janvier 2022

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier le projet de loi de M^{mes} et MM. Yvan Zweifel, Serge Hiltpold, Murat-Julian Alder, Adrien Genecand, Jean Romain, Patrick Malek-Asghar, Fabienne Monbaron, Céline Zuber-Roy, Pierre Conne, Alexandre de Senarclens, Jacques Apothéloz, 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 modifiant la loi sur la mobilité (LMob) (H 1 20) (*Pour un Etat de Genève exemplaire en matière de mobilité !*)

Rapport de M. Jacques Blondin

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des transports s'est réunie lors de dix séances, les 22 juin, 7 septembre, 14 septembre, 28 septembre, 5 octobre, 12 octobre, 2 novembre, 9 novembre, 16 novembre et 23 novembre 2021, sous la présidence de M. Alexandre de Senarclens. Les travaux de la commission ont bénéficié de la présence des représentants du département des infrastructures, en les personnes de :

- M. David Favre, directeur général, OCT ;
- M. Gérard Widmer, directeur de la direction régionale Arve-Lac, OCT.

Les procès-verbaux ont été tenus par M^{me} Mariama Laura Diallo à qui nous adressons nos remerciements pour la bonne tenue de ceux-ci.

Résumé des débats

Il a fallu dix séances à la commission pour trouver finalement un accord quasi unanime sur le contenu de ce PL.

Le texte initial a fait l'objet de nombreuses auditions et de plusieurs amendements et sous-amendements.

Ce rapport a maintenu les interventions nombreuses des commissaires afin de refléter au mieux la teneur des débats.

L'entrée en matière sur ce PL a été acceptée à l'unanimité.

Le vote final, avec acceptation du PL, s'est fait à l'unanimité moins une abstention.

Voici la teneur des amendements acceptés :

« L'Etat diminue les aménagements de stationnement en matière de transports individuels motorisés pour le personnel de l'administration cantonale travaillant aux horaires de bureau usuels. Pour atteindre ce but, il fixe des critères sélectifs pour l'attribution des places. Des exceptions sont prévues pour les véhicules dits de service. » ;

« Les places de stationnement libérées en ouvrage sont majoritairement ouvertes à la location auprès d'habitants vivant à proximité. Les places de stationnement libérées en surface sont majoritairement ouvertes à la location auprès d'habitants vivant à proximité, sous réserve de contraintes opérationnelles, techniques ou de réaménagements. Le solde des places est converti en stationnements dévolus aux deux-roues. » ;

« L'Etat limite le nombre de véhicules de son parc automobile. La neutralité des émissions carbone est intégrée à la politique de renouvellement des véhicules de l'Etat avec comme objectif une conversion progressive de son parc automobile et sa neutralité globale d'ici 2030. Le renouvellement des véhicules spécialisés et des poids lourds de l'Etat est évalué sur la base de critères environnementaux objectifs et mesurables. Pour ces véhicules, les objectifs de la neutralité carbone sont également considérés au regard des limites de la technique, du marché et des coûts. » ;

« Dès l'entrée en vigueur de la loi, le Conseil d'Etat rend rapport tous les deux ans au Grand Conseil sur l'évolution de son parc automobile et la réduction des émissions carbone liée. ».

Les députés et députées sont invités à suivre l'avis de la commission en acceptant ce PL.

Séance du 22 juin 2021

Présentation de M. Yvan Zweifel, auteur

M. Zweifel déclare que le contexte du PL est le plan climatique qui a été mis en place. Puisqu'il vise à diminuer l'empreinte carbone de 60% d'ici 2030 à Genève, il faut prendre des mesures pour aller dans ce sens-là. Il y a une volonté de l'Etat de diminuer les places de stationnement au centre-ville pour éviter le trafic pendulaire. C'est une volonté qui a été mise en place par M. Dal Busco et, pour les auteurs de ce PL, il s'agit, avant de vouloir imposer quelque chose, d'être soi-même responsable et donc de montrer aux autres l'exemple et de ne pas leur imposer ce qu'on ne fait pas soi-même. 5102 places de stationnement sont mises à disposition par l'Etat pour ses collaborateurs sur 100 sites. Il y avait 18 727 collaborateurs en 2020 à l'Etat et plus de 50 674 personnes si on prend le grand Etat. Le bilan social de l'Etat donne à la p. 25 de celui-ci un élément intéressant. En effet, l'Etat met à disposition des abonnements pour encourager ses collaborateurs à prendre les transports publics. En 2019, 2574 collaborateurs dans le petit Etat ont bénéficié de ça, soit 14% des collaborateurs, donc 86% des collaborateurs n'en profitaient pas. Ça ne s'est pas amélioré car, dans le bilan social 2020, il est indiqué que 2343 collaborateurs ont bénéficié de ceci, soit 12,5% des collaborateurs. On voit clairement qu'en matière d'exemplarité, l'Etat n'y est pas encore et il y a matière à améliorer la situation.

L'al. 1 du PL est un principe général. On propose de remplacer par des aménagements cyclables et motocycles les places de l'Etat mises à disposition des collaborateurs dans un taux de 20% par année dès l'entrée en vigueur de la loi avec pour objectif d'atteindre 80% de remplacement de ce parc de stationnement avec l'exception prévue à l'al. 4 que les services d'urgence sont exclus. Le deuxième objectif est l'al. 5, soit de remplacer le parc automobile de l'Etat par des véhicules neutres en émission carbone. Le Conseil d'Etat avait déjà annoncé un objectif dans le plan climat qui était de remplacer 10%. On propose d'être plus ambitieux et d'atteindre 20% du parc automobile. Il rappelle que, si l'on veut agir, certains vont dire qu'il faut agir au niveau des privés. Récemment, un accord a été mis en place entre les faitières économiques et le Conseil d'Etat pour des plans de mobilité. Les plans de mobilité et directives impliquent un travail important de mise en place par les entreprises, ce qui est plus facile pour les grandes entreprises que pour les PME. L'Etat qui est un des plus gros employeurs du canton se doit de montrer l'exemple au privé qui fera plus d'efforts lorsqu'il verra que l'Etat en fait de son côté.

Un député (Ve) a des questions sur chaque alinéa. Dans l'al. 1, ils parlent de l'administration et il demande s'ils entendent par là les employés des

administrations. On ne sait pas si c'est pour l'usage privé des pendulaires ou si c'est pour l'usage fonctionnel de la journée.

M. Zweifel répond que c'est le terme générique qui sous-entend les collaborateurs des administrations cantonale et communale.

Le député demande si, à l'al. 2, il s'agit des pendulaires, soit les gens qui se rendent de chez eux sur leur lieu de travail.

M. Zweifel répond par l'affirmative.

Le député comprend qu'à l'al. 3, les véhicules de fonction de l'Etat sont visés.

M. Zweifel répond par la négative. On parle bien des places de stationnement qui sont propriété de l'Etat.

Le député comprend que cela concerne les collaborateurs qui viennent au travail mais aussi les places de fonction et de service. A l'al. 4, ils ne parlent pas des véhicules techniques ou de service et il pense notamment à la voirie. Si la voirie doit réduire son parc de stationnement de 80%, ça va être compliqué.

M. Zweifel souligne que les voiries sont communales.

Le député informe qu'il y a des voiries cantonales. En ce qui concerne l'al. 5, il demande pourquoi ils s'arrêtent à 20% du parc automobile. Il trouve que ce n'est pas très ambitieux.

M. Zweifel répond que c'est le double de l'ambition du Conseil d'Etat qui s'est limité à 10%. Il faut partir de l'idée qu'il y aura des innovations qui arriveront d'ici là, c'est vraiment pour laisser une marge de manœuvre.

Un député (MCG) rappelle qu'il y a eu une période où les véhicules de service étaient mis à disposition des techniciens qui n'avaient pas besoin de se rendre sur leur lieu de travail avec leur véhicule privé. L'Etat a eu l'idée de mutualiser les véhicules, mais ça a poussé les employés de l'Etat à venir avec leur propre véhicule. Il demande si on ne pourrait pas travailler sur ça, car ça fait une charge supplémentaire de véhicules qui seraient sur les parkings de l'Etat de Genève. Il relève que M. Zweifel a parlé de compensation des places de l'Etat qui seraient converties en places vélos et motos et il demande ce qu'il en est des places de stationnement pour les voitures des habitants du canton.

M. Zweifel n'a pas de souci avec l'ouverture au stationnement des habitants. La question sera aussi de savoir si les habitants sont réellement intéressés. Ce sont des études que le département devra mettre sur la table. En ce qui concerne les véhicules de service, pour celui qui vient avec son véhicule privé et qui utilise son véhicule de service, c'est la même chose

qu'un collaborateur de l'Etat qui vient avec son véhicule privé. Il ne voit pas d'exception à faire ici. On garde l'exception pour les services d'urgence et il y aura toujours les 20% qui restent à disposition, donc ça laisse un certain nombre de places pour les exemples donnés par son préopinant.

Un député (S) a une question en lien avec l'al. 1 et l'al. 2. Ce PL demande que l'Etat soit exemplaire et encourage l'administration à un report modal en faveur des transports publics et de la mobilité douce, puis il veut supprimer des places de stationnement en faveur des aménagements cyclables et motocycles. Il demande pourquoi inclure les motocycles, sachant qu'ils ne vont pas dans le sens de la mobilité douce, puisque certains deux-roues motorisés polluent plus qu'une voiture. Si on veut atteindre les objectifs de réduction de 60% des émissions de gaz à effet de serre en 2030, il faudrait que cela ne concerne pas les aménagements motocycles mais seulement les vélos et il faudrait favoriser les transports publics par le biais d'abonnements subventionnés par l'employeur.

M. Zweifel souligne que bien que certains deux-roues motorisés polluent plus qu'une voiture, ils prennent moins de place sur la chaussée. L'idée est aussi d'améliorer la fluidité et il y a aussi un aspect économique. Lorsque l'on parle de développement durable, il y a trois piliers à celui-ci : l'environnemental, le social et l'économique. Si on veut que les entreprises fassent des efforts, il faut leur permettre de voir que la chaussée est dégagée et les deux-roues polluent peut-être plus, mais si la circulation est plus fluide il lui semble que ça pollue moins.

Un député (UDC) déclare que les institutions cantonales de droit public mentionnées à l'al. 1 ont déjà un plan de mobilité assez poussé.

M. Zweifel répond que l'idée est d'encourager. On changera les choses si ce sont d'abord les plus gros qui font un effort parce qu'ils ont les infrastructures et le personnel pour mettre en place des labels, des directives et des plans de mobilité.

M. Zweifel explique que ce PL va dans le sens du plan climat et il donne des propositions concrètes. L'Etat est le premier à devoir être exemplaire. Il faudra auditionner les services de l'Etat et, s'il y a matière à amender, il n'y est pas opposé.

Séance du 7 septembre

Audition de M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat, DI

M. Dal Busco explique que, entre le dépôt de ce PL en août 2020 et aujourd'hui, des choses ont été mises en œuvre. Il y a un élément clair qui est

que l'Etat a une responsabilité d'exemplarité. Il doit faire lui-même ce qu'il souhaite voir fait par des tiers en l'occurrence dans le secteur privé où l'objectif est d'avoir une politique de mobilité responsable et vertueuse. C'est toujours plus difficile de dire aux gens ce qu'il faut faire si on ne le fait pas. L'objectif des auteurs de ce PL est louable et il partage leur avis. Le Conseil d'Etat a établi un règlement sur les plans de mobilité d'entreprises qui part de l'idée que la politique de stationnement est un levier clé pour une mobilité vertueuse. Si on enlève les places de parking à la disposition du personnel de l'Etat et qu'on utilise ces espaces pour faire des aménagements cyclables, on fait d'une pierre deux coups. Il a fait une présentation et un accord pour valoriser les plans de mobilité des entreprises auprès des institutions privées.

Les plans de mobilité sont obligatoires pour le secteur public et facultatifs pour le secteur privé comme indiqué à l'art. 3, al. 2 et 3. Un label a été mis en place pour les entreprises détentrices d'un plan de mobilité pour valoriser la démarche vertueuse de la part des entreprises. L'objectif de l'Etat est visé et atteint en raison de l'obligation de mettre en place des plans de mobilité. Au mois de novembre de l'année dernière, le Conseil d'Etat, par voie d'arrêté, a mis en œuvre une nouvelle politique de stationnement dans les parkings loués par l'Etat de Genève. Tous les abonnements qui étaient conclus par les pendulaires ont été résiliés. Ça a causé beaucoup de remous, car des exceptions ont été émises notamment pour les personnes handicapées. La règle générale est la résiliation de tous ces abonnements et ça a été compensé par la mise en place de tarifs plus attractifs dans les parkings. Tous les baux ont été résiliés pour la fin de l'année.

Il n'y a plus aujourd'hui pour les pendulaires employés de l'Etat de Genève d'abonnements de parking. Il s'agit de favoriser la mobilité douce pour les employés et les mesures mises en place profitent à tous les citoyens du canton qui travaillent à l'Etat de Genève. De nombreux collaborateurs utilisent leur vélo, profitant des aménagements cyclables. L'al. 5 demande que l'Etat remplace son parc automobile par des véhicules neutres en émission carbone. Même des véhicules qui fonctionnent à l'énergie décarbonée ne sont pas totalement neutres en émissions de carbone. Dans le cadre du système de management environnemental, l'objectif concernant la part de véhicules électriques ou non fossiles a été augmentée afin d'atteindre l'objectif de 100% de véhicules en 2030, ce qui est plus ambitieux que ce qui figure dans le PL. Depuis fin 2020, l'objectif de 30% a déjà été atteint. Ce PL est tout à fait intéressant et l'objectif est justifié. Les décisions prises récemment en lien avec le plan climat montrent qu'on va dans le même sens et il pense dès lors qu'une telle loi n'est pas nécessaire.

Un député (S) relève que sur le plan de mobilité un label a été développé et qu'un plan de mobilité peut aussi servir à accroître le transport individuel motorisé. Au-delà d'avoir un plan de mobilité, il faut qu'il vise à un report modal vers les transports publics et la mobilité douce. Il demande d'être rassuré à ce sujet.

M. Dal Busco confirme que c'est le cas. La démarche visant à valoriser les plans de mobilité pour les entreprises privées est une réponse du Conseil d'Etat à une motion MCG qui invitait le Conseil d'Etat à taxer les entreprises qui mettaient à disposition des places de parking pour les collaborateurs. Dans sa réponse, le Conseil d'Etat a expliqué pourquoi la taxation n'était pas envisageable et qu'il envisageait dans un premier temps de privilégier l'incitation, notamment par la valorisation des plans de mobilité.

Le député demande s'il y a une définition claire des pendulaires. Il demande si les enseignants qui travaillent dans deux établissements différents et doivent se déplacer n'ont plus de place de parking et si un fonctionnaire de l'Etat qui habite à la Servette et travaille aux Pâquis est considéré comme un pendulaire.

M. Dal Busco répond que les voltigeurs bénéficient d'une exception. Sur les règles de ce qu'est un pendulaire, c'est lorsque les adresses du lieu de travail et de résidence ne sont pas les mêmes. Quelqu'un qui prend sa voiture de son domicile, la laisse à son travail et la reprend le soir est un pendulaire.

M. Widmer ajoute qu'ils ont considéré un périmètre jusqu'à 500 m ou 600 m autour du parking pour désigner que c'est un habitant du secteur. Dans certains cas, ils ont considéré des personnes qui disaient habiter à plus de 600 m du parking. Un fonctionnaire qui habite la Servette, qui travaille aux Pâquis et qui n'est pas en situation de handicap ou qui n'est pas voltigeur ne rentre pas dans les critères et n'aura pas d'abonnement.

Un député (Ve) demande si le règlement relatif aux plans de mobilité d'entreprises à un effet contraignant sur les communes et les établissements publics autonomes. Il demande si ça a valeur légale face aux communes.

M. Dal Busco répond par l'affirmative.

Le président comprend qu'on ne voit pas encore les effets des 7700 places dont les baux ont été résiliés. C'est un chiffre conséquent qui devrait avoir un effet dans les rues. Il demande si on peut escompter de voir un effet dès l'année prochaine.

M. Dal Busco souligne qu'il s'agit du nombre total du parc de places de l'Etat dont toutes ne sont pas occupées par des pendulaires.

M. Widmer explique qu'il y a eu trois vagues de résiliation en raison de la durée différente des contrats. Les contrats des enseignants DIP ont été résiliés en tout dernier. Il pourrait faire un bilan dans quelques mois sur le nombre d'abonnements qui ont été reconduits.

Le président trouve qu'il serait intéressant de savoir quel est l'effet. Il demande s'il serait possible d'avoir des chiffres.

M. Dal Busco indique qu'on peut imaginer que les gens dont le bail a été résilié trouvent une autre solution et sous-louent une place ailleurs. Il y a un stock de places important au centre-ville mais un taux de motorisation qui diminue.

Un député (S) demande si une partie des places ont été transformées en places pour les deux-roues.

M. Widmer explique que les places habitants sont plutôt pour les parkings publics. S'il y a des disponibilités effectives, ça passe par la compensation et la Fondation des parkings va bientôt faire des annonces pour les habitants des secteurs. S'agissant des transformations de certains espaces extérieurs, certaines de ces places sont en train d'être transformées. Pour l'instant, certains directeurs d'établissements ont eu la frousse des enseignants qui se plaignent de ne plus avoir de places de voitures.

Le député demande s'il y aura un monitoring de ces places dans les différentes communes pour voir si le règlement est appliqué par les communes.

M. Dal Busco répond par l'affirmative.

M. Widmer explique qu'une nouvelle école est construite sur les Communaux d'Ambilly, et le maire de Thônex pensait qu'il était obligatoire de prévoir des places pour les enseignants. Beaucoup de communes pensaient que c'était dû aux enseignants des écoles pour faciliter le déplacement vers certaines communes.

Un député (MCG) demande si, lorsqu'il y a des suppressions de places de parking, ils agissent indifféremment sur les places en zones bleue et blanche.

M. Widmer explique que le projet d'aménagement se fait, puis ça se décide en fonction de son utilité. Pour la compensation, on cherche à reporter des places bleues dans le secteur alors que pour les places horodatrices, il est plus facilement compréhensible qu'elles soient reportées sur des parkings publics alentour. Avec la nouvelle offre de 150 francs dans les parkings habitants, ça va devenir plus compréhensible de compenser les places bleues dans les parkings publics.

Le député a entendu dire qu'il y avait un stock de places qui se libérait et il demande quelle est la mesure que le Conseil d'Etat entend prendre pour limiter l'entrée sur le territoire de ces véhicules puisque, s'ils vont ailleurs, on n'a pas limité la problématique. Il demande si le Conseil d'Etat a pu avancer sur le projet de péage urbain et se rappelle qu'une étude avait été menée sur ce sujet.

M. Dal Busco explique que c'était pour adhérer au projet pilote de la Confédération en matière de mobility pricing. Le Conseil d'Etat a déposé une candidature et les dossiers sont toujours en cours d'évaluation. Quand on regarde les positions du MCG, il faudrait que les frontaliers arrêtent de prendre leurs voitures et que les Genevois continuent à pouvoir prendre la leur. Il faut développer des alternatives crédibles.

Un député (S) a une question sur le focus du PL sur le devoir d'exemplarité des employés de l'Etat. Il pense qu'on doit regarder le problème des parkings et des infrastructures décrites qui concernent toute la population. Il demande s'il n'y a pas un risque avec l'idée de dire que les fonctionnaires devraient avoir un comportement exemplaire.

M. Dal Busco répond que ce n'est pas le fonctionnaire qui doit être exemplaire mais l'Etat. Il souligne que c'est l'Etat qui met à disposition et c'est exemplarité de l'Etat, car c'est sa crédibilité, qui est en jeu.

Séance du 28 septembre 2021

Audition de M^{me} Sandra Froidevaux et M. Marc Baudat, membres du Cartel intersyndical de l'Etat et du secteur subventionné

M^{me} Froidevaux rappelle que le Cartel avait exprimé des revendications concernant la mobilité pour la grève du climat en 2020, dont les suivantes : l'encouragement de l'utilisation des transports publics et de la mobilité douce pour l'ensemble du personnel de l'Etat, en particulier négocier la gratuité de l'abonnement Unireso sans péjorer les prestations TPG, mettre à disposition des garages à vélos sécurisés sur le lieu de travail, assouplir certains horaires pour faciliter le covoiturage, favoriser le télétravail, limiter les déplacements, trouver des aménagements pour réduire les horaires dits « coupés ». Le Cartel soutient l'objectif d'encourager un report modal en faveur des transports publics, mais des aspects de ce PL leur paraissent contestables. Elle relève que les motos ne font pas partie de la mobilité douce, donc il n'est pas pertinent de remplacer le stationnement des voitures par des aménagements pour les motos. Il faudrait plutôt mettre des garages à vélo sécurisés. L'objectif d'atteindre 20% du parc automobile constitué de véhicules neutres en émission carbone lui paraît manquer.

d'ambition vu l'urgence climatique et elle constate que ce PL propose de réduire les aménagements de stationnement automobile, mais ne propose aucune contrepartie ou incitation en échange, par exemple la gratuité ou l'augmentation de la subvention de l'abonnement Unireso ou des mesures pour favoriser le covoiturage. Elle rappelle qu'il y a des lieux de résidence des membres du personnel qui ne sont pas du tout bien desservis par les transports publics et qu'il y a certains horaires où il n'y a pas de transports publics, notamment pour les soignants et soignantes. Si on veut encourager cela, il faut permettre une souplesse dans les horaires pour permettre du covoiturage. Enfin, elle conteste la supposition qui est faite dans l'exposé des motifs, soit que si 14% du personnel a profité de l'offre TPG, ça veut dire que les 86% restants utilisent un TIM. La plupart des personnes se déplacent à vélo quotidiennement et n'ont pas besoin d'un abonnement TPG.

M. Baudat représente entre autres les agents de détention et les policiers uniformés du canton de Genève. Il souhaite rendre les commissaires attentifs aux conséquences de ce PL sur ces professions. La police et la détention ont des horaires particuliers. Par exemple, le poste de Cornavin finit toutes ses nuits à 2h30 et il met au défi quiconque de trouver des transports publics à cette heure-là. Pour le triathlon de Genève, des collaborateurs ont dû prendre leur service à 4h et sans possibilité et alternative aux transports publics c'est compliqué. Il évoque le fait que, selon certains risques, il y a entre 100 à 200 collaborateurs de piquet qui pourraient être amenés à se rendre au milieu de la nuit dans leurs postes respectifs au nombre d'une vingtaine, mais les transports publics ne permettent pas de le faire et ce sont des risques à prendre en compte. Certains lieux ne sont pas desservis par les transports publics, par exemple à la police internationale où il n'y a aucun arrêt de transports publics. Pourtant, entre 300 et 400 collaborateurs y ont leurs affaires et doivent y prendre leur service.

Dans le cas d'un détournement d'avion, entre 300 et 400 véhicules seront attendus de toute la Suisse et la question se poserait de comment faire du point de vue organisationnel. Les conséquences pourraient être des chambres d'hôtel, des bons taxis et des véhicules de service, mais ce sont des discussions qui n'ont encore jamais eu lieu. En ce qui concerne les véhicules neutres en émission carbone, l'expérience bâloise de rouler en Tesla a quelques écueils. car le principe d'utilisation est d'avoir de très fréquentes recharges courtes et il n'a aucune idée de la possibilité de l'utilisation de véhicules hybrides ou complètement électriques en course d'urgence. La police genevoise a aujourd'hui des petites Toyota hybrides. Il pense qu'une urgence avec ces véhicules n'est pas sûre pour le conducteur et ce sont des

véhicules exclusivement utilisés en essence, car ils sont stationnés dans des parkings sans alimentation électrique.

Un député (S) entend bien les craintes par rapport à des services spécifiques. Il relève que l'art. 8A, al. 4, prévoit des exceptions pour les services d'urgence. Un amendement à l'al. 4 pourrait rajouter les exemples mentionnés par les auditionnés. Le cas échéant, il demande si ce PL va dans la bonne direction pour le reste de la fonction publique.

M^{me} Froidevaux pense qu'il faut donner des choses en échange des places supprimées, donc des mesures comme l'augmentation de la subvention TPG ou des mesures incitatives pour le covoiturage. Par exemple, pour quelqu'un qui travaille Loëx, c'est mal desservi et compliqué de s'y rendre avec les horaires des soignants qui ont parfois des prises de service tôt. Le fait de ne plus avoir de place de parking serait très compliqué, ou alors il faudrait négocier avec les TPG pour augmenter la cadence. Il faut aussi penser aux personnes qui doivent se déplacer dans leur journée de travail, notamment les professeurs qui naviguent entre plusieurs écoles. Il faut penser à la desserte des TPG sur le lieu de travail.

M. Baudat évoque la ligne 34 qui dessert la prison de Champ-Dollon. Il y a sept bus qui s'arrêtent à Champ-Dollon le dimanche et treize bus en semaine. En ce qui concerne l'art. 8, al. 4, le libellé laisse sous-entendre qu'on parle du service opérationnel en tant que tel et pas du personnel qui se rend à son travail. On peut se demander si ça s'appliquerait au SIS.

Le député a une question par rapport au plan de mobilité. Il demande comment il est communiqué, s'ils ont l'impression que les collaborateurs et collaboratrices de l'Etat le connaissent et ce qu'il y a comme avantages pour les encourager à utiliser la mobilité douce et les transports publics.

M^{me} Froidevaux n'a pas vraiment fait le travail de l'étudier.

M. Baudat croit que ça se cantonne à une déclaration d'intention. Aujourd'hui, l'administration commence à restreindre le télétravail. La mobilité pour le personnel s'apparente plus à une déclaration d'intention qu'à un changement de mode.

Le député revient sur le rabais TPG. Il imagine que la fonction publique reçoit des informations des chefs de service pour informer du plan de mobilité, des réductions TPG et des possibilités d'achats de vélos électriques au rabais. Il demande si le plan de mobilité est bien communiqué à leur avis.

M. Baudat pense que ça fait l'objet d'un e-mail et sur l'intranet du personnel de l'administration ; il doit y avoir un lien vers ces éléments-là.

Un député (PLR) relève que les auditionnés ont évoqué la question des transports publics dont la desserte est insuffisante dans certaines régions du canton, mais ce n'est pas seulement ce que propose le PL. Il propose de remplacer les aménagements de stationnement par des aménagements cyclables et motocycles à concurrence d'un taux de 20% par année dès l'entrée en vigueur de la loi. Il demande ce qu'ils ont à dire à ce propos et si on ne peut pas simplement demander aux employés de l'Etat de troquer leur voiture pour leur vélo.

M^{me} Froidevaux souligne que ça dépend aussi de l'état de santé de la personne.

Le député précise que c'est comme tout le monde. A les suivre, il a l'impression que le report modal c'est pour tout le monde mais pas pour la fonction publique.

M^{me} Froidevaux estime que si on supprime des places de parking, il faut des aménagements et une souplesse dans les horaires pour faciliter le covoiturage. Elle est favorable à un report modal, mais il y a des situations particulières. Selon le lieu de résidence, il n'est pas possible d'aller tous les jours à vélo au travail. Le télétravail est autorisé deux jours sur cinq alors que certaines personnes souhaiteraient pouvoir en faire plus et là, par exemple, il faudrait peut-être permettre plus de souplesse. Sur le principe, le Cartel est favorable au report modal, mais en tenant compte des spécificités. On ne peut pas obliger les gens à prendre les transports publics, sinon leur temps de déplacement deviendrait délirant.

Le député perçoit dans le discours des auditionnés qu'ils sont favorables au report modal mais pas pour la fonction publique.

M^{me} Froidevaux explique qu'ils veulent des mesures accompagnatrices et pas juste que des places soient supprimées.

Un député (PLR) indique que ce PL va dans un sens inéluctable. Il modifie la mobilité à tous les échelons de la population et c'est valable pour tout le monde. Il a le sentiment qu'ils disent « oui, tout le monde sauf » et qu'ils mettent les exceptions au premier rang. Il y a 12 000 employés à l'hôpital et le service d'urgence c'est moins de 5% des employés totaux, donc ça signifie qu'une fraction minime des employés de l'hôpital serait concernée par cette modification du transport modal. Il est surpris d'entendre que le plan de mobilité est plus une déclaration d'intention qu'un réel changement. Il a l'impression que les employés de l'Etat sont en dehors de ces règles de modification de la mobilité qui affecteront toute la population. Il demande quelles mesures ils proposent pour aller dans ce sens et pour que tous les citoyens modifient leur mobilité, puisqu'ils semblent refuser l'essence de ce

PL qui est une modification significative du transport modal des employés de l'Etat. Il demande quelles sont les pistes retenues et comment aller dans le bon sens pour cette catégorie importante de la population.

M. Baudat explique qu'il a fait part de son sentiment s'agissant du plan de mobilité. Il est sûr de la manière dont l'ensemble du personnel a perçu ce plan de mobilité. Une majorité des membres seraient concernés par cette modification et il s'est borné à attirer l'attention des commissaires sur les conséquences pour l'Etat. Aujourd'hui, il n'a aucune recommandation à faire, ce n'est pas le rôle du syndicat qu'il représente et il est là pour rendre la commission attentive aux conséquences car si le boulanger ne peut pas faire son pain, c'est son entreprise qui en est responsable mais si le policier ne peut pas faire son service, c'est l'Etat qui en est responsable.

M^{me} Froidevaux évoque des mesures, comme la gratuité de l'abonnement ou au moins l'augmentation la subvention TPG, les garages à vélos, l'assouplissement des horaires pour le covoiturage, favoriser le télétravail, limiter au maximum les horaires coupés et les déplacements. Elle souligne qu'il y a des sites excentrés.

Un député (MCG) relève que M^{me} Froidevaux a mentionné des fonctionnaires qui viennent de loin. Or, il estime que le plus loin doit être 25 km. Il demande si elle a évoqué des gens qui viennent de plus loin que 25 km.

M^{me} Froidevaux répond par l'affirmative.

M. Baudat déclare qu'il n'a pas connaissance de la règle des 25 km. Il sait qu'il y a l'obligation de résider dans le canton de Genève pour certains cadres supérieurs, mais ce n'est pas le cas pour le reste de la fonction publique.

M^{me} Froidevaux explique que, si on habite à Chancy, c'est loin et ce n'est pas très bien desservi et, si on travaille à Versoix, tout le monde ne peut pas forcément le faire à vélo tous les jours. Il y a effectivement beaucoup de gens qui viennent de France voisine et on en a besoin. Les HUG ne tournent pas sans les frontaliers. Ce sont des travailleurs comme les autres qui doivent se rendre sur leur lieu de travail. Le CEVA est une très bonne chose, mais il y a des endroits du canton qui sont plus ou moins bien desservis.

Un député (PLR) demande ce que diraient les auditionnés de ne soumettre à cette loi-là que les employés de l'Etat qui ont des horaires de bureau, ce qui aurait pour avantage de tenir compte de tous ceux qui travaillent dans des services d'urgence. Ces gens-là ne seraient pas préterités, car ils pourraient se déplacer à des heures tardives. Il demande si cela leur paraîtrait plus cohérent.

M^{me} Froidevaux trouve que ce serait déjà un pas dans la bonne direction.

Un député (Ve) a l'impression qu'il n'y a pas de plan de mobilité de l'Etat. Il demande s'il y a réellement un plan de mobilité à l'Etat. Dans un plan de mobilité, on intègre la diversité, notamment pour les urgences ou le travail de nuit. Il a suivi le plan de mobilité de l'aéroport il y a 10 ou 15 ans et ils ont mis en place des navettes pour le personnel de l'aéroport. Ils ont analysé d'où venaient tous les collaborateurs et ont mis en place une infrastructure de transport spécifique. Pour les personnes pour qui ce n'était pas possible, elles ont gardé leur place de parking. A la ZIPLO, il y a aussi un plan de mobilité et des navettes qui vont dans le canton de Vaud.

M^{me} Froidevaux n'est pas spécialiste des questions de transport à l'Etat et elle n'en a pas connaissance.

Discussion interne

Le président demande si le département souhaite réagir. Il cède la parole à M. Favre sur la question du plan de mobilité au sein de l'Etat. Il demande des détails à ce sujet et s'il existe un plan de mobilité.

M. Favre répond que, dans le cadre de son audition à ce sujet, le département est intervenu pour présenter des démarches qui vont dans le sens du plan de mobilité. Il a été décidé de regarder ce qu'il se passait au niveau des parkings publics. Il y a eu une série d'annonces et l'Etat n'offre plus de places pour les pendulaires dans ses parkings publics sauf quelques exceptions et ces règles s'appliquent aux pendulaires non-fonctionnaires et fonctionnaires. Les baux de 2000 fonctionnaires ont été résiliés. C'est pour éviter l'utilisation de places de parking, quand bien même elles étaient payantes. 80% des frontaliers trouvent sans problème une place au sein de leur entreprise. Elles ne sont plus disponibles sauf pour les voltigeurs, pour les personnes à mobilité réduite, les personnes qui font du covoiturage sur site, pour le personnel pénitentiaire en uniforme et pour les personnes qui travaillent de nuit. A l'heure actuelle, l'Etat tient compte des besoins de la police et de différents corps de métiers. Il y a toujours eu une ébauche et des tentatives de plan de mobilité à l'Etat de Genève. Il y a eu le PMAC, qui était un organisme centralisé et géré par ses soins. Il y a eu une volonté de centraliser pour le petit Etat sous forme d'un PMAC un plan de mobilité qui consistait à favoriser les véhicules électriques, le vélo et à offrir un service personnalisé à l'utilisateur.

Le président rappelle que le département a été auditionné le 7 septembre 2021 avec une présentation qui dit en grande partie ce que M. Favre dit maintenant. Il invite les commissaires à se remémorer ce qui a été dit par le

département puis que la commission décide de le réentendre. Il pense que le travail a déjà été fait en partie.

M. Favre ajoute qu'il a été décidé que ce plan de mobilité serait rattaché au service de management environnemental et de le gérer de manière centralisée. C'est un plan qui coûtait cher. Il y avait un certain nombre de bâtiments de l'Etat où il y avait des réceptions et l'utilisateur pouvait commander des prestations de transport. Il a été décidé que ce plan devrait être mis en place par chaque département et chaque office. Donc maintenant, chaque entité a des vélos et des voitures électriques, des abonnements TPG pour se déplacer en trajet professionnel et l'Etat offre 80 francs pour un abonnement Unireso pour ceux qui en font la demande. Ça ne marche pas du tonnerre et il y a une marge de progression, mais c'est ce qui se passe actuellement. Pour renforcer cela pour le secteur privé, il y a le règlement sur les plans de mobilité qui vient d'être publié par le Conseil d'Etat qui propose un label et qui impose ce plan à toutes les communes, au petit Etat et au grand Etat et tous ces acteurs doivent faire un plan de mobilité. Une charte a été faite avec les EPA. Les HUG ont un plan de mobilité qui est déjà exemplaire. Ils ont mis en place un guichet entreprise pour encourager les bonnes pratiques. Il reprend le flambeau du plan de mobilité et ne souhaite plus financer des kilomètres de collaborateurs qui viendraient au travail en voiture. Il faut offrir des moyens de se déplacer, fixer des critères et il travaille à une optimisation de ce plan.

Un député (S) comprend que tous les employés de l'Etat aujourd'hui n'ont pas reçu l'information avec un document de mobilité qui les informe qu'ils ont 80 francs de rabais sur un abonnement Unireso, par exemple. Il comprend que ça se fait département par département et que, manifestement, le personnel n'est pas tellement au courant de ces possibilités.

M. Favre indique que l'OPE fait de la communication régulière sur les 80 francs. Il ne pense pas qu'il faut revenir à une centralisation, car ils avaient fait un bilan et ce n'était pas très convaincant, car l'Etat est grand et il y a des besoins différents. Il faut harmoniser en fonction des besoins et ça fait aussi partie de cette nouvelle approche qui dit qu'il faut intégrer des réflexions sur le télétravail et le nomadisme. Il y a des différences d'un département ou d'une activité à l'autre. Le reste des actions est fait à un niveau décentralisé. Le récipiendaire d'air du plan mobilité c'est l'OPE qui travaille là-dessus et il travaille avec eux. Il a notamment une carte avec les déplacements du personnel. Il a fait un questionnaire à l'interne pour connaître les besoins de mobilité et les améliorer. L'OPE est véritablement le mieux placé pour parler de ce qui est centralisé.

Séance du 5 octobre 2021

Audition de M^{me} Coralie Apffel Mampaey, directrice générale de l'office du personnel de l'Etat

M^{me} Apffel Mampaey déclare qu'elle est ravie de faire cette présentation pour la première fois devant la commission des transports. Elle rappelle ce qui a été fait depuis 2010 dans l'administration cantonale car, depuis 2010, il y a cette problématique de transport et un plan cantonal a été mis en œuvre. Le premier jalon est l'adoption du règlement sur le télétravail, dont un des objectifs est de diminuer les transports entre le domicile et le lieu de travail. En 2011, il y a eu une modification du règlement fixant les débours, les frais de représentation et de déplacement et les autres dépenses en faveur du personnel de l'administration cantonale (B 5 15.24) de façon à introduire la priorité de l'utilisation des transports publics. Ça restait néanmoins à l'état de principe et il n'y avait pas de conséquences pratiques. Celles-ci sont arrivées plus tard. En 2012, il y a eu une suppression de l'indemnité forfaitaire pour utilisation professionnelle de son véhicule privé. A partir de ce moment-là, la personne qui avait la nécessité d'utiliser son véhicule privé dans le cadre professionnel devait avoir l'accord de sa hiérarchie. Il y a eu une deuxième étape en 2012 avec la suppression du droit à une place de stationnement à prix réduit.

En 2012, un inventaire a été fait car, dans certains sites de l'Etat, des places étaient réservées aux collaborateurs et mises à disposition gratuitement. Les places individuelles ont été supprimées. Il y a donc eu en 2012 un durcissement des conditions de stationnement au niveau de l'ensemble de l'Etat. Ensuite, d'autres actions ont été prises récemment. Il y a eu le déploiement de vélos à assistance électrique et la possibilité pour les collaborateurs d'en acheter ; il n'y a pas d'aide, mais un prix a été négocié avec le prestataire. Il y a aussi eu déploiement de l'offre Mobility dans tous les parkings de l'Etat et un accord grand compte avec Unireso et une déduction automatique du prix de la participation de l'Etat. En 2021, la Fondation des parkings a décidé de supprimer les places de parc pour les non-résidents dans les parkings de l'Etat. Ça a eu un impact important à l'Etat, car un certain nombre de pendulaires louaient des places et n'y ont plus droit. Ces deux dernières années avec la pandémie, il y a eu peu d'actions de communication et c'est un sujet qui a été laissé en friche. Il y a aussi eu la modification du RDébours (B 5 15.24) concernant les voyages en avion suite à la motion 2521 et le plan de mobilité de l'OCT et de l'OCGC qui pilote et va servir de référence pour un déploiement plus large au sein du canton.

En ce qui concerne le trend des abonnements pris par les collaborateurs, entre 2009 et 2013, il y a eu une hausse de ces abonnements. Jusqu'en 2014, l'Etat payait 200 francs d'aide aux collaborateurs qui voulaient un abonnement Unireso et, suite à la votation qui a permis la baisse du coût de l'abonnement annuel, l'Etat a réduit sa participation de façon à ce que le coût reste le même pour le collaborateur. En revanche, il y a eu une chute rapide et brutale du nombre d'abonnements. Il y a peut-être eu un report vers le vélo. Une des raisons qu'elle pense la plus plausible est que soit le collaborateur n'a pas été suffisamment informé, soit il ne s'est pas embêté à faire la démarche pour 80 francs. Elle n'a pas fait d'enquête pour savoir pourquoi il y a eu une baisse de la demande. Avec le nouveau système, quand le collaborateur souscrit à un abonnement TPG, les 80 francs sont déduits automatiquement. Avant, il devait payer intégralement l'abonnement TPG, s'adresser au service des paies et il recevait les 80 francs. On va peut-être voir remonter le nombre d'abonnements notamment pour les gens qui ont oublié qu'ils avaient droit à ces 80 francs.

Elle évoque les pistes qui permettent la limitation des déplacements, soit le règlement sur le télétravail, l'investissement du DI sur l'équipement des salles qui permet de tenir des séances hybrides. Quand il y a beaucoup de télétravail au sein d'un service, on a du mal à avoir tout le monde tout le temps. Le fait de déployer des salles hybrides où on voit des gens sur des caméras, ça rend les réunions interactives et beaucoup plus agréables et ce sont des moyens techniques de ce type qui vont favoriser les séances à distance et donc encourager le télétravail. Il y a aussi des réflexions sur le covoiturage entre le domicile et le lieu de travail, mais elles sont limitées, car il faut trouver un collègue qui a les mêmes horaires et déplacements. On se rend compte qu'il y a des plateformes privées qui sont plus souples que de passer par une plateforme étatique. Enfin, il y a une réflexion du DI sur le développement d'espaces de co-working disséminés sur le territoire afin de limiter les déplacements.

Un député (S) comprend que ce n'est pas centralisé. Sur la question des abonnements, il demande comment un employé de l'Etat reçoit l'information des 80 francs de réduction et le fait que c'est automatiquement déduit sur ce qu'il va payer. Il demande s'il y a un mailing général ou si ça passe par les différents services.

M^{me} Apffel Mampaey répond que c'est différent selon que l'information s'adresse à l'ensemble des collaborateurs ou à une partie d'entre eux. Si ça s'adresse à l'ensemble des collaborateurs, l'OPE va communiquer par un e-mail général et par une information sur l'intranet de l'Etat. Si par contre c'est propre à un département, celui-ci communiquera. Il y a eu des

communications régulières au niveau de l'OPE sur la réduction de 80 francs. Le coût net de l'abonnement est resté le même, mais il y a quand même eu une chute importante.

Le député comprend que, pour les vélos à assistance électrique, il n'y a pas d'aide financière. Il demande s'il y a déjà eu des aides financières par le passé qui ont été abandonnées.

M^{me} Apffel Mampaey répond qu'il n'y a jamais eu de réflexion particulière sur le sujet. Dans les établissements publics autonomes, il y a soit des aides à l'achat, soit des bons annuels pour l'entretien et la réparation des vélos. Ça fait partie des sujets pour lesquels il doit y avoir une réflexion, car on peut se demander pourquoi offrir 80 francs aux personnes qui prennent les TPG et rien aux personnes qui prennent leur vélo. Elle admet que les 18 mois de pandémie ont stoppé toute réflexion sur le sujet.

Le député revient sur la suppression des places de parking individuelles. Il demande quelles ont été les réactions et si l'OPE a eu des réactions négatives.

M^{me} Apffel Mampaey a du mal à dire quelles ont été les réactions en mars 2021, car elle n'était pas encore à l'OPE. Elle travaillait avant à la direction générale des finances et des collaborateurs se sont plaints de ne plus pouvoir venir en voiture jusqu'à leur lieu de travail, mais ils ont trouvé des solutions alternatives, notamment il y a eu un report sur les P+R. Il y en a aussi qui ont acheté une trottinette électrique.

Le député demande si ces places ont été transformées en places deux-roues.

M^{me} Apffel Mampaey répond que c'était essentiellement des places en parking souterrain.

M. Favre précise qu'il reste encore des conditions d'octroi de ces places pour les collaborateurs en uniforme pénitentiaire, pour les personnes handicapées, les personnes qui travaillent de nuit et les personnes en covoiturage. La Fondation des parkings gère ces catégories et ils traitent les éventuelles demandes d'exceptions. Ces places servent aux habitants et la Fondation des parkings propose des tarifs mensuels à 150 francs pour les habitants ainsi qu'aux visiteurs pour éviter de créer des effets de routine. La Fondation des parkings a modifié sa manière de proposer des abonnements en encourageant parfois le parking sur une journée.

M^{me} Apffel Mampaey indique qu'il suffit de venir à la rue du Stand pour voir un immense panneau « parking à louer ». La Fondation des parkings a mis en place une politique de communication pour attirer les nouveaux clients.

M. Favre ajoute que c'est le cas à l'exception des pendulaires.

Le député est surpris d'entendre que, durant 18 mois, toutes les réflexions se sont arrêtées.

M^{me} Apffel Mampaey précise que l'OPE n'a pas eu le temps de beaucoup y réfléchir ces 18 derniers mois.

Le président indique que l'Etat a résilié 7700 places. Il imagine que ça a un effet sur le trafic. Il demande ce qu'ont fait ces employés et quelle solution ils ont trouvée.

M^{me} Apffel Mampaey pense qu'il y a eu un report sur les P+R avec un abonnement TPG, un vélo ou une trottinette électrique. Il y a aussi des collaborateurs qui ont trouvé des places dans des parkings privés. La majorité a choisi une autre solution pour venir au travail, mais elle n'a pas fait d'enquête.

M. Favre souligne que c'est encore très prématuré, car il n'y a pas toutes les places dont les baux ont été résiliés. Par contre, il a récemment eu des discussions avec la Cour des comptes qui s'intéresse à ce sujet dans le cadre d'une enquête préalable sur la politique publique de mobilité et qui travaille pour qu'un questionnaire soit lancé. Le taux de retour des pendulaires qui ont vu leur place résiliée sera peut-être plus compliqué à mesurer, mais, pour les fonctionnaires de l'Etat qui ont vu leur bail résilié, on peut lancer un questionnaire pour savoir si ces personnes ont trouvé grâce auprès d'un parking privé ou si elles ont pris les transports publics, leur vélo ou un P+R. Il serait problématique que toutes les places enlevées par l'Etat fassent le bénéfice des parkings privés ou des régies qui louent à des pendulaires. Il essaie de juguler ce problème global en faisant une rencontre avec M. Gomez de la Ville de Genève. Il y aura un message avec M. Dal Busco au niveau de l'ACG pour indiquer qu'ils souhaitent que les communes mettent en place les mêmes règles pour leur parking que l'Etat, c'est-à-dire en sortant les pendulaires. Il y a des contacts en cours avec les fondations immobilières de droit public qui louent des places à des pendulaires. On a vu apparaître l'autre jour un nouveau parking privé ouvert pour 110 francs par mois et il va évidemment attirer des pendulaires s'il n'est pas régulé. Il y a la volonté de rendre obligatoires les plans de mobilité pour toutes les communes et les établissements publics autonomes.

Séance du 12 octobre 2021

Une députée (S) présente ses amendements. Etant donné que le premier alinéa énonce un principe, il n'y a pas de raison de ne pas inclure les entreprises privées. Il s'agit d'un incitatif et d'encourager le report modal

auprès d'entreprises privées autant qu'auprès des administrations communales ou des institutions de droit public. Dans les alinéas 2 et 3, l'amendement propose de supprimer les aménagements de compensation des places de stationnement supprimées pour ne garder que les aménagements cyclables et non plus les aménagements motocycles, pour des raisons d'incitation à l'utilisation de véhicules moins polluants. L'al. 4 reste identique. L'al. 5 (nouveau) tient compte des personnes qui travaillent hors horaires de bureau standard et qui ont de ce fait des difficultés à se rendre sur leur lieu de travail, notamment en transports publics. Ça peut être pour des lieux de travail excentrés, notamment la prison de Champ-Dollon. Il y a aussi la problématique des personnes qui travaillent de nuit ou qui commencent très tôt le matin. Enfin, à l'al. 6, l'objectif de remplacement du parc automobile de l'Etat par des véhicules neutres en émission carbone lui paraît trop peu ambitieux et donc elle propose d'atteindre 80% du parc.

Le président comprend que l'al. 4 actuel est inchangé.

La députée répond par l'affirmative.

Un député (PDC) propose une approche différente par rapport aux aménagements qu'il faut diminuer ou supprimer. L'al. 3 (nouveau) prend en compte les habitants des régions concernées.

Une députée (PLR) revient sur la question des horaires et elle propose de faire un « mix » entre les deux amendements proposés et d'indiquer à l'art. 8A, al. 2, que « pour atteindre ce but, il fixe des critères sélectifs pour l'attribution des places notamment pour les membres de l'administration cantonale qui ne pourraient disposer des transports publics en raison de leurs horaires ». Sur l'amendement PDC, par rapport aux « véhicules dits de service », elle demande si les véhicules de service sont utilisés par les collaborateurs pour faire des trajets entre le domicile et le lieu de travail. Elle demande si on a besoin de faire des exceptions si ce sont bien des véhicules qui sont propriété du canton et qui doivent rester la nuit dans des parkings au travail, puisque ça fait de toute façon partie des critères sélectifs.

M. Favre répond que, de manière globale, quels que soient les amendements ou pas du PL, il n'est jamais fait référence aux véhicules de service. Il peut arriver que des véhicules de service ne soient pas re-parqués dans des parkings de l'Etat pour des questions d'organisation. L'objectif des véhicules de service est d'éviter des trajets pendulaires en voiture privée. On parle des services d'urgence qui sont exclus, mais si le PL ne précise pas « véhicule de service », il y a une ambiguïté, parce qu'on ne sait pas où sont les véhicules de service, sachant que les véhicules d'urgence sont des véhicules de service. Dans le cadre de la gestion des places de parc, il y a des

places de parc pour des véhicules de service, pour des véhicules privés et il peut y avoir des situations mixtes et notamment des véhicules privés qui sont utilisés dans le cadre du service. En spécifiant cela pour l'administration, c'est plus simple de savoir à quel type de places on s'attaque pour respecter la loi.

La députée comprend que ça veut dire que ce sont des véhicules qui sont immatriculés au nom du canton et pas des véhicules de service qui sont propriété de particuliers qui les utilisent pour travail.

M. Favre répond par l'affirmative. Un véhicule de service est propriété du canton et il doit faire l'objet d'une autorisation exemplaire.

La députée s'adresse au député PDC sur l'al. 3 (nouveau). Elle demande si ça veut dire que les gens qui habitent actuellement dans ces quartiers autour de ces emplacements de parking n'ont déjà pas de places pour eux.

Le député (PDC) indique qu'à partir du moment où on demande à l'Etat de libérer certaines places, on part du principe qu'il y a des demandes dans certaines régions et on pourrait attribuer une partie de celles-ci aux habitants pour un pourcentage limité et le reste est modifié pour les deux-roues.

Une députée (Ve) s'adresse au groupe PDC. Dans sa proposition d'amendement pour l'al. 3 (nouveau), elle comprend l'idée de privilégier la location aux habitants. Elle demande s'il s'agit de deux-roues motorisés ou non motorisés, car ce n'est pas précisé. Elle rappelle que l'objectif de ce PL est de favoriser un report modal en faveur des transports publics et de la mobilité douce.

Le député (PDC) répond que ce sont les vélos, les vélos électriques et les scooters électriques.

Un député (PLR) pense qu'il faut soustraire les véhicules de service de l'al. 2 et les mettre à l'al. 4. Il estime que les places aux habitants sont un sujet très important, car il y a pas mal d'endroits où les habitants doivent parquer leur véhicule à des distances importantes ou dans des parkings qui coûtent cher. Il pense que la proposition du PDC est très bonne. A l'al. 3, il pense qu'on pourrait plutôt indiquer « pour un maximum de 2/3 d'entre elles ». Il souscrit totalement à l'amendement du PDC. Pour ce qui est de l'amendement du PS, dans l'al. 1, on parle des entreprises privées. C'est un texte sur l'Etat, mais l'Etat a le droit de stimuler les entreprises privées si ça n'entraîne pas d'investissements financiers. En ce qui concerne l'amendement du PS à l'al. 5 (nouveau), une quantité importante de personnes seraient concernées, notamment les infirmières et médecins qui commencent avant 7h30 et qui terminent après 19h. Il estime que presque

tous les employés des HUG seraient concernés et ça lui paraît un peu trop large.

M. Favre informe que l'Etat a déjà enlevé les pendulaires et applique déjà ces critères y compris aux fonctionnaires. Vu que ça concerne plus de 8000 places de parkings publics, la Fondation, pour récupérer ces places, encourage les habitants et les visiteurs à y aller avec des tarifs à 150 francs par mois pour les habitants. On vide des parkings et on les remplit de manière vertueuse, sachant qu'on préfère avoir des parkings pleins en souterrain avec des tarifs attractifs pour les habitants, plutôt que d'avoir des voitures sur la voirie et qui bougent une fois par semaine car les personnes ont des macarons. Concernant les horaires des HUG, il rejoint les propos du député (PLR). On a mis en place un Léman Express, avec lequel à 19h et à 7h du matin, on peut quitter ou arriver aux HUG. Il ne faudrait pas donner un signal en disant qu'il est possible de venir en voiture.

Un député (S) informe qu'on l'a alerté sur le fait de venir depuis la France voisine quand on travaille aux HUG et qu'on commence à 7h : si on prend la ligne qui vient de la Roche-sur-Foron vers Genève-Champel, soit on arrive à 6h14 avec un TER qui part à 5h41 de la Roche-sur-Foron, soit on arrive à 6h59 et donc on ne peut pas être à 7h au travail. Il manque un Léman Express qui permet aux personnes qui travaillent à 7h d'arriver à une heure raisonnable aux HUG. Il propose un sous-amendement à l'amendement du PDC à l'al. 3 : « Les places de stationnement libérées sont ouvertes à la location auprès d'habitants ou de visiteurs vivant à proximité des parkings pour 2/3 d'entre elles et le solde des places libérées est converti en aménagements cyclables dans les 4 ans qui suivent l'entrée en vigueur de la présente loi ».

Une députée (Ve) propose le sous-amendement suivant à l'amendement du PDC à l'al. 3 : « Les places de stationnement libérées sont ouvertes à la location auprès d'habitants ou de visiteurs vivant à proximité des parkings pour 2/3 d'entre elles et le solde des places libérées est converti en stationnement dévolu aux deux-roues non motorisés dans les 4 ans qui suivent l'entrée en vigueur de la présente loi ». Elle rappelle que l'objectif du PL est de diminuer des places de stationnement pour un report modal en faveur des transports publics et de la mobilité douce. Elle ne comprend pas pourquoi on parle des deux-roues motorisés. Elle soutiendra la proposition d'amendement du PS sur toutes les modifications proposées, notamment la suppression des motocycles. Elle soutient évidemment la proposition d'augmenter les objectifs de 20% à 80% du parc automobile pour entrer dans la mise en application du plan climat cantonal de façon effective.

Le président propose de demander au SGGC d'avoir un tableau synoptique et invite les commissaires à lui transmettre leurs sous-amendements.

Séance du 2 novembre 2021

Présentation des amendements proposés par les commissaires

Le président informe que les commissaires ont reçu un tableau synoptique que le SGGC a préparé et imprimé. Il y a dans ce tableau le PL initial, les amendements du PS, du PDC et du PLR. Il propose que les députés présentent leurs amendements.

Le député (PLR) déclare que l'amendement qu'il propose ici reprend les réflexions qui ont été formulées par les syndicats de la fonction publique qui expliquaient qu'on ne pouvait pas traiter de manière identique l'ensemble du personnel de la fonction publique. En effet, des salariés de l'Etat travaillent de nuit, en particulier dans les domaines de la santé et de la sécurité, et parfois certains salariés doivent travailler ailleurs qu'au centre-ville et faire des trajets importants. Dans ces circonstances-là, on ne peut pas traiter de la même manière cette catégorie-là du personnel de l'Etat et les personnes qui ont des horaires de bureau usuels. Il estime qu'on peut laisser la notion d'horaires de bureau usuels, ce qui permettra au Conseil d'Etat de préciser cela dans un règlement s'il le souhaite. L'idée est de réduire les aménagements de stationnement pour les transports individuels pour ce personnel de l'administration cantonale qui a des horaires de travail dits usuels et qui peut prendre des transports publics ou se déplacer en deux-roues. L'idée est de faire en sorte que les salariés de l'Etat dans les domaines de la santé et de la sécurité ne soient pas touchés par cette réglementation proposée par le PLR. Il constate que le PDC a proposé un amendement qui va dans la même direction et il pense que leurs amendements peuvent être considérés comme étant complémentaires.

Le député (PDC) indique que la question qui concerne les disponibilités horaires n'a pas été prise en compte dans son amendement, mais il partait du principe qu'il y aurait effectivement une complémentarité avec celui du PLR. Il ajoute qu'il s'agit de moduler ce qui était prévu par le texte de loi initial en donnant plus de souplesse et en laissant la possibilité de garder certains aménagements pour les deux-roues, y compris les trottinettes, les vélos, les scooters ou les motos. Il pense également qu'il peut trouver une convergence entre son amendement et celui du PLR.

Un député (S) précise qu'à l'al. 1, l'idée est d'ajouter les entreprises privées, car on parle d'un encouragement. L'ensemble de l'administration

publique doit être exemplaire en la matière, mais on peut aussi encourager les entreprises privées à un report modal. A l'al. 2, c'est un sous-amendement, car le PS ne souhaite pas favoriser la mobilité des deux-roues motorisés. Il s'agit d'enlever les motocycles pour que ce ne soit que des aménagements exclusivement cyclables ; il précise que c'est la même modification à l'al. 3.

Le président cède la parole au député (PDC) pour présenter son amendement à l'al. 3.

Le député explique que l'idée est de proposer aux habitants concernés la possibilité de disposer d'une partie des places libérées afin de placer des deux-roues.

Un député (S) explique que le PS a décidé de préciser les horaires de travail dans cet alinéa. Entre 7h30 et 19h, il estime qu'il y a assez de possibilités via la mobilité douce ou des transports publics performants pour ne pas avoir besoin d'utiliser son véhicule motorisé ou une place qui facilite son utilisation. Enfin, l'al. 6 a pour but d'être plus ambitieux que ce que propose le PL. C'est un premier pas dans l'atteinte des objectifs du plan climat cantonal qui vise à diminuer de 40% le transport individuel motorisé et à passer à 40% de trafic motorisé électrique. L'Etat doit être encore plus exemplaire en la matière.

Un député (PLR) informe que son groupe rejettera l'amendement du PS à l'al. 1. En effet, c'est un projet de loi modifiant la loi sur la mobilité « pour un Etat de Genève exemplaire en matière de mobilité ». Il ne concerne pas les entreprises privées qui subissent déjà assez les restrictions à la circulation conduites par la Ville et le canton. Si cet amendement devait être voté, le groupe PLR rejettera dans son ensemble ce PL. Il s'adresse au groupe PDC et demande comment il voit la problématique des aménagements pour les deux-roues en général, car son amendement à l'al. 2 a pour conséquence de supprimer la question des deux-roues motorisés ; il demande si ce sont ceux qui sont évoqués à l'al. 3.

Un député (PDC) explique que l'idée est de se dire qu'il n'est pas à chaque fois possible de supprimer des parkings pour obligatoirement en faire des pistes cyclables. C'est la raison pour laquelle la précision à l'al. 2 est biffée.

Le député (PLR) propose de faire une combinaison de l'amendement du PDC et du sien à l'al. 2. Il propose l'amendement suivant à l'al. 2 : « L'Etat diminue les aménagements de stationnement en matière de transports individuels motorisés pour le personnel de l'administration cantonale travaillant aux horaires de bureau usuels. Pour atteindre ce but, il fixe des

critères sélectifs pour l'attribution des places. Des exceptions sont prévues pour les véhicules dits de service ».

Le président souligne que les véhicules dits de service concernent les employés qui n'ont pas des créneaux horaires usuels. Il demande si ça ne fait pas doublon.

Le député (PLR) ne pense pas que ça fasse doublon, car il y a des salariés de l'Etat qui se déplacent de leur domicile jusque sur le lieu de travail en véhicule privé sans que ces véhicules soient ensuite engagés comme véhicules de service. Il prend le cas d'un gendarme qui doit se déplacer de Chancy jusqu'au centre-ville avec son véhicule privé ; il doit pouvoir le déposer quelque part pour ensuite utiliser son véhicule de service.

Un député (S) indique qu'à chaque amendement, le PS fera un sous-amendement pour enlever les motocycles ou préciser que c'est pour les deux-roues non motorisés.

Une députée (Ve) demande ce que cela signifie de fixer des critères sélectifs pour l'attribution des places dans l'amendement du PDC à l'al. 2.

Un député (PDC) répond que les critères sélectifs sont à l'adresse des collaborateurs de l'Etat. Tout ce qu'on libère, c'est pour faire du stationnement pour les deux-roues.

Un député (MCG) s'adresse au PS. Quand ils font état des véhicules motorisés, il demande si cela inclut les véhicules motorisés électriques.

Un député (S) répond que les deux-roues motorisés font référence aux véhicules à moteur thermique.

Un député (PLR) déclare que la Chine vient de s'équiper uniquement de deux-roues motorisés électriques. On ne peut pas demander à la population de ne plus se déplacer en voiture, de ne plus stationner et d'utiliser un vélo. Il faut se rendre compte que la population vieillit, qu'il y a des gens qui ne peuvent pas se déplacer en vélo même électrique et qu'un certain nombre de ces personnes vont se déplacer en deux-roues motorisés. Soit on veut cantonner une partie de la population à l'immobilité, soit on veut laisser une certaine mobilité et favorisant les deux-roues électriques. Il rencontre tous les jours des personnes vieillissantes qui ne peuvent pas se déplacer autrement que par des moyens motorisés. Il estime qu'on néglige là toute une partie de la population au profit d'une idéologie qui lui paraît clairement opposée et nuit aux intérêts d'une partie conséquente de notre population.

Votes

1^{er} débat

Le président met aux voix l'entrée en matière PL 12770 :

Oui : Unanimité

Non : –

Abstentions : –

L'entrée en matière du PL 12770 est acceptée à l'unanimité.

2^e débat :

Art. 1 : pas d'opposition, adopté.

Art. 8A, al. 1 :

Un député (S) s'adresse au PLR. Il est bien entendu que ce PL est pour un Etat de Genève exemplaire en matière de mobilité, mais il est indiqué à l'al. 1 qu'il est aussi exemplaire en encourageant l'administration cantonale, les administrations communales et les institutions cantonales de droit public et il est important de dire qu'en encourageant les entreprises privées à un report modal, il est également exemplaire. Il maintient donc l'amendement du PS à l'al. 1.

Un député (PLR) entend les discours de ses préopinants, mais il estime qu'ils procèdent d'une méconnaissance de l'économie genevoise. Dans les entreprises privées, il y a aussi des microentreprises et on ne peut pas leur demander de faire les mêmes efforts qu'à des multinationales. Il estime que l'amendement du PS vise à montrer que les entreprises privées portent une responsabilité similaire à celle de l'Etat, ce qui n'est pas le cas. Il rappelle que lorsqu'une entreprise met à disposition d'un salarié une place de parc, d'un point de vue fiscal, c'est désormais considéré comme une prestation appréciable en argent. Il y a donc déjà des mesures qui sont prises par l'Etat pour inciter les entreprises privées à pousser leurs salariés sur le report modal. L'inscription des entreprises privées dans le PL aurait pour effet de le vider de sa substance et ce n'est pas l'objectif poursuivi.

Une députée (Ve) déclare qu'un encouragement reste une notion assez large. Il s'agit de tendre la main, d'aller chercher les entreprises et de voir si elles sont intéressées. Elle ne comprend pas cette levée de boucliers, car elle n'est pas sûre que les entreprises soient opposées au fait qu'on vienne les chercher pour leur proposer des solutions alternatives. Il n'y a rien de contraignant dans cette notion et ça ne vide pas de sa substance cette loi, étant donné que pour être exemplaire, quand on va vers le haut, on tire les

gens avec soi et c'est le but de l'Etat d'aller chercher et de prendre par la main les entreprises qui sont intéressées.

Un député (PDC) rappelle que ce PL a été déposé par le PLR. Il a été largement signé par le PDC et il est adressé à l'Etat à titre d'exemplarité. Pour lui, c'est un premier pas dans une direction. Il pense qu'il faut commencer par l'Etat. Il refusera l'amendement du PS sur cet alinéa.

Le président met aux voix l'amendement du PS à l'al. 1 : « L'Etat est exemplaire en matière de mobilité. Il encourage l'administration cantonale, les administrations communales, les institutions cantonales de droit public et les entreprises privées à un report modal en faveur des transports publics et de la mobilité douce » :

Oui : 5 (2 Ve, 3 S)

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

Abstentions : –

L'amendement est refusé.

Le président déclare que l'al. 1 original est donc accepté.

Art. 8A, al. 2 :

Un député (PLR) reformule son amendement à l'al. 2, qui est une combinaison de l'amendement du PDC et du sien : « L'Etat diminue les aménagements de stationnement en matière de transports individuels motorisés pour le personnel de l'administration cantonale travaillant aux horaires de bureau usuels. Pour atteindre ce but, il fixe des critères sélectifs pour l'attribution des places. Des exceptions sont prévues pour les véhicules dits de service ».

Un député (Ve) indique qu'on parle là de places de parking en ouvrage et pas sur voirie. Il propose de remplacer « les aménagements cyclables » par « des places de stationnement pour des cycles » et cela dans tout le PL. Il propose donc le sous-amendement suivant à l'amendement du PS à l'al. 2 : « 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 places de stationnement pour des cycles à concurrence d'un taux de 20% par année dès l'entrée en vigueur de la loi ».

Le président **met aux voix l'amendement du PS à l'al. 2** : « 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 places de stationnement pour des cycles à concurrence d'un taux de 20% par année dès l'entrée en vigueur de la loi » :

Oui : 5 (3 S, 2 Ve)
 Non : 9 (1 UDC, 2 PDC, 4 PLR, 2 MCG)
 Abstentions : –

L'amendement est refusé.

Le président met aux voix l'amendement du PLR et du PDC à l'al. 2 : « L'Etat diminue les aménagements de stationnement en matière de transports individuels motorisés pour le personnel de l'administration cantonale travaillant aux horaires de bureau usuels. Pour atteindre ce but, il fixe des critères sélectifs pour l'attribution des places. Des exceptions sont prévues pour les véhicules dits de service » :

Oui : 9 (1 UDC, 2 MCG, 4 PLR, 2 PDC)
 Non : –
 Abstentions : 5 (3 S, 2 Ve)

L'amendement est accepté.

Art. 8A, al. 3 :

Le président **met aux voix l'amendement du PS qui est sous-amendé par les Verts à l'al. 3** : « L'Etat vise un objectif de remplacement de son parc de stationnement de 80% en faveur de places de stationnement pour des cycles à échéance de quatre ans dès l'entrée en vigueur de la loi » :

Oui : 5 (3 S, 2 Ve)
 Non : 9 (2 PDC, 1 UDC, 2 MCG, 4 PLR)
 Abstentions : –

L'amendement est refusé.

Un député (Ve) a un sous-amendement à l'al. 3 proposé par le PDC. Il estime que ce 2/3 verrouille et il ne trouve pas que ce soit une bonne chose. Il pense qu'il faut laisser une marge de manœuvre. Il y a des endroits où il y a trop de macarons et d'autres endroits où c'est le contraire. Il propose le sous-amendement suivant : « Les places de stationnement libérées sont ouvertes à la location auprès d'habitants ou de visiteurs vivant à proximité des parkings, le solde des places libérées est converti en stationnement

dévolu aux deux-roues dans les 4 ans qui suivent l'entrée en vigueur de la présente loi », ceci afin de laisser une marge de manœuvre et d'interprétation au propriétaire du parking.

Un député (PDC) aimerait qu'il soit indiqué qu'on les met à disposition des habitants majoritairement. L'objectif est de favoriser ceux qui sont sur place. Il est d'accord qu'on remplace les 2/3 par majoritairement. Il propose donc le sous-amendement suivant : « Les places de stationnement libérées sont ouvertes à la location majoritairement auprès d'habitants ou de visiteurs vivant à proximité des parkings, le solde des places libérées est converti en stationnement dévolu aux deux-roues dans les 4 ans qui suivent l'entrée en vigueur de la présente loi ».

Une députée (Ve) demande si le fait de convertir uniquement en stationnement, même si c'est pour les personnes qui vivent à proximité, n'est pas une limite au fait qu'on pourrait mettre des parcs ou d'autres aménagements pour les personnes. Peut-être que les gens qui vivent à proximité n'ont pas forcément besoin de places pour les deux-roues mais d'espace pour leurs enfants et d'autres choses.

Un député (UDC) rappelle que Genève est la ville de Suisse qui a le plus d'immatriculations de deux-roues motorisés. Il y a un report modal vers les deux-roues et il faut en tenir compte ainsi que de l'augmentation démographique.

Le député (PDC) explique que l'idée est de laisser des places de parc sans en créer d'autres. On laisse des possibilités de garder quelques voitures et on laisse une place pour y mettre des deux-roues quels qu'ils soient.

Une députée (Ve) comprend les propos de son préopinant, parce que ce sont des places de parking, mais ça peut aussi être en surface. On veut néanmoins libérer de l'espace pour qu'il soit justement disponible pour les piétons.

Un député (S) va dans le même sens que la députée (Ve). Aujourd'hui, certains établissements scolaires ont des places de parking en surface qui seront supprimées pour que les employés de l'Etat soient exemplaires en matière de mobilité. Les places libérées peuvent être louées aux habitantes et habitants mais, dans d'autres cas, on pourra par exemple élargir une surface arborée. On se lie ici les mains en disant que 2/3 des places libérées par ce PL doivent être des places de parc pour voitures pour des habitants. On est dans un trend où les gens ont de moins en moins de voitures et veulent de plus en plus des espaces de qualité de vie et de verdure. Il estime que le PDC lie les mains et il trouve cet amendement rétrograde.

Un député (PLR) trouve que la proposition du PDC est adéquate, car elle va dans le sens de ce PL qui vise à diminuer les nécessités de transport motorisé pour les employés de l'Etat et il ajoute qu'il y a un certain nombre d'habitants qui tournent pendant 10-20 minutes pour trouver une place de parc et qui, vivant au centre-ville, ont besoin d'avoir une place de parc et n'ont pas les moyens de se garer dans des parkings en sous-sol. Il pense que ce PL répond à une nécessité. Il estime que son préopinant a une position résolument anti-voiture. Enfin, il rappelle que la Chine vient de rouvrir des mines de charbon et que les efforts qu'on fait à Genève ont un effet symbolique à l'échelle planétaire.

Un député (Ve) pense qu'il ne faut pas fermer les possibilités. On parle ici de parking en ouvrage, or une cour peut par exemple mériter d'être végétalisée. Il pense qu'il faut préciser que ce sont des places de stationnement en ouvrage dans l'amendement du PDC.

Séance du 9 novembre 2021

Suite de la présentation des amendements proposés par les commissaires

Le président propose de reprendre les travaux à l'art. 8A, al. 3. La commission avait refusé l'amendement du PS à l'al. 3. Il y a une proposition d'amendements du PDC et des Verts.

Un député (Ve) indique qu'il a cherché des chiffres auprès de l'OCBA. On parle ici des places de parking privées du canton. Il a demandé les chiffres sur les parkings en ouvrage et en surface. Il y a 19 parkings en ouvrage pour 1158 places et 94 parkings en surface pour 4011 places. Il n'y a pas le détail sur l'accessibilité de ces parkings et il pense qu'il faudrait demander au département si ces conversions sont possibles. Il est logique qu'on fasse du parking pour ce qui est en ouvrage et, pour l'extérieur, on peut renaturer un espace par exemple. Il faut donc les distinguer et il a rédigé trois lettres spécifiques qui reprennent l'esprit de l'amendement initial du député (PDC) en distinguant ce qui est en ouvrage de ce qui est en surface, afin qu'on ne se retrouve pas avec des directives contradictoires. Ce PL parle de l'Etat et, dans la Constitution, l'Etat c'est le canton et les institutions publiques. Il a fait quelques autres remarques en supprimant notamment la notion de visiteurs et il craint que les 4 ans mentionnés dans l'amendement du PDC verrouillent trop le système. A Genève, dans les quartiers où il y a des macarons, il n'y a pas le même ratio de macarons et de places bleues. Enfin, plusieurs millions sont aujourd'hui perdus avec le retrait des places notamment pour les pendulaires dans les parkings de l'Etat ; il y a environ

3 millions de manque à gagner. Il faut donner une fonction à ces places libérées.

Un député (S) informe qu'il a un sous-amendement à l'amendement du PDC qui est déjà sous-amendé et le cas échéant à l'amendement des Verts qui est de remplacer à chaque fois les « deux-roues » par les « deux-roues non motorisés ou à propulsion électrique ».

M. Favre pense qu'à l'extérieur, certains parkings sont plus compliqués à convertir en places pour les habitants que pour deux-roues, mais il pense que l'analyse du député (Ve) est juste. Il constate qu'il spécifie la question des parkings du canton et que la question qui peut se poser est celle des aspects dans le cadre des communes. Il a eu une discussion avec l'ACG là-dessus et on ne peut que conseiller aux communes de faire pareil à l'heure actuelle. Peut-être que, d'un point de vue législatif, il est possible de faire des efforts pour qu'il y ait une cohérence dans les politiques. Il y avait une inquiétude des communes en lien avec les écoles primaires. Certaines communes ont demandé comment le DIP réagirait si on commence à enlever des places de parc et il leur a certifié que le canton de Genève approuvait cette démarche, y compris le DIP.

Le président indique que ce qui appartient aux communes leur appartient. Même si le DIP exploite un lieu lié à une école primaire, on est sur le sol de la commune et, à ce titre, cette loi ne s'appliquerait pas.

M. Favre répond que pour l'instant elle ne s'applique pas. Les communes peuvent faire ce qu'elles veulent avec ces places. On leur a dit d'y aller, mais elles étaient réticentes à le faire en raison de la réaction des professeurs des écoles primaires. Le règlement sur les plans de mobilité fait qu'on considère que les plans de mobilité s'imposent aux communes.

Un député (PDC) rappelle que, lors de la dernière séance, la commission a refusé d'ajouter les entreprises privées. Il part du principe que l'art. 8A, al. 1, donne la possibilité à l'Etat d'avoir des contacts avec les communes et de les motiver. Il revient à son amendement et à l'amendement des Verts. La dernière fois, on a vu que par rapport aux aménagements il y avait une nuance à faire entre les parkings en ouvrage et en surface. Dans sa logique, il n'y avait pas de variante autre que des aménagements parkings ou pour les deux-roues. Or là, il y a une ouverture qui précise que, si c'est en ouvrage, c'est réglé au niveau des parkings habitants et, sur ce qui est en surface, il y a des cas où il pourrait être logique de profiter de faire des aménagements. Il trouve que l'amendement des Verts est acceptable, ce d'autant plus qu'il maintient les deux-roues pour ce qu'ils sont.

Le président comprend que c'est par le mot « réaménagement » qu'on envisage l'idée que par exemple sur un collège ou un cycle où il n'y a plus des besoins de places de parking, on met des espaces verts.

Un député (Ve) répond par l'affirmative. Il a le souvenir qu'à l'époque, il y avait des voitures parkées dans la cour du collège Calvin, ce qui serait inimaginable aujourd'hui. Il pense qu'il faut laisser une marge de manœuvre pour apprécier la situation au cas par cas. Ce matin, l'OCBA n'arrivait pas à lui donner une liste exhaustive, car c'est la Fondation des parkings qui gère les parkings. Il était étonné qu'il y ait autant de places en plein air et aussi peu en sous-sol. L'al. 2 crée une ambiguïté où on parle du personnel de l'administration cantonale. S'il n'y avait pas cette précision, on pourrait imaginer que ce PL s'applique à l'entier de l'Etat. Il faut savoir si on veut élargir cette notion et il trouve que ce serait un signal assez fort.

Le président demande si le PDC retire son amendement à l'al. 3.

Le PDC déclare qu'il retire son amendement à l'al. 3 au profit de l'amendement des Verts.

Un député (PDC) propose de reformuler la lettre b de l'amendement des Verts à l'al. 3 comme suit : « Les places de stationnement libérées en surface sont majoritairement ouvertes à la location auprès d'habitants vivant à proximité, sous réserve de contraintes opérationnelles, techniques ou de réaménagements ». On laisse ainsi cette opportunité qui fait sens en gardant l'idée que les places sont offertes prioritairement aux habitants là où c'est possible.

Le député (Ve) accepte la proposition de son préopinant.

Le président **met aux voix l'amendement des Verts à l'art. 8A, al. 3** : « Les places de stationnement libérées en ouvrage sont majoritairement ouvertes à la location auprès d'habitants vivant à proximité. Les places de stationnement libérées en surface sont majoritairement ouvertes à la location auprès d'habitants vivant à proximité, sous réserve de contraintes opérationnelles, techniques ou de réaménagements. Le solde des places est converti en stationnements dévolus aux deux-roues » :

Oui : 8 (4 PLR, 1 PDC, 1 UDC, 2 Ve)
Non : 2 (2 MCG)
Abstentions : 3 (3 S)

L'amendement est accepté.

Le président met aux voix le sous-amendement du PS à l'art. 8A, al. 3 : « Les places de stationnement libérées en ouvrage sont majoritairement ouvertes à la location auprès d'habitants vivant à proximité. Les places de stationnement libérées en surface sont majoritairement ouvertes à la location auprès d'habitants vivant à proximité, sous réserve de contraintes opérationnelles, techniques ou de réaménagements. Le solde des places est converti en stationnements dévolus aux deux-roues non motorisés ou à propulsion électrique » :

Oui : 5 (2 Ve, 3 S)
Non : 8 (4 PLR, 2 MCG, 1 PDC, 1 UDC)
Abstentions : –

L'amendement est refusé.

Art. 8A, al. 4 : pas d'opposition, adopté.

Art. 8A, al. 5 :

Un député (Ve) pense qu'on n'est pas assez ambitieux et il propose que l'Etat limite son parc automobile et le renouvelle par des véhicules neutres en émissions carbone, à concurrence d'un minimum de 10% par année, ainsi qu'un objectif de neutralité carbone à 2030 sauf impossibilité technique, c'est-à-dire pour des gros véhicules particuliers, par exemple au sein des TPG où l'amortissement se fait sur une période beaucoup plus longue. Il n'y a pas de raisons que l'Etat ait des véhicules à essence ou diesel au-delà de 2030.

Un député (MCG) déclare qu'au-delà du problème de la distinction entre les véhicules, il y a des questions budgétaires. Un des moyens qui pourrait adoucir sa position serait de parler des véhicules légers. Il y a une partie de la problématique qui concerne les véhicules lourds au-delà de 3,5 tonnes, pour lesquels on ne peut pas se prononcer et il reste le parc automobile léger. Il pense qu'il faut enlever le rythme des 10% pour respecter les questions budgétaires. Il pense qu'il faut ajouter que la neutralité carbone doit être atteinte « idéalement » d'ici 2030 afin d'avoir une souplesse pour des questions budgétaires. Il défend l'hydrogène depuis de nombreuses années, car ça lui semble être une meilleure solution que l'électrique. En gardant une formulation souple et en ayant un objectif commun de changer le mode combustible pour les véhicules légers, on arrivera peut-être à trouver une solution. Il remercie les Verts pour l'amendement.

Un député (PLR) indique qu'il est très rarement mentionné « électrique », mais qu'on parle des automobiles neutres en émissions carbone, donc il pense que l'hydrogène est inclus dedans. Il ajoute que le parc automobile mérite

une définition et que les ambulances et certains véhicules des pompiers pesant moins de 3,5 tonnes doivent être inclus là-dedans. Sur le plan budgétaire, on sait qu'il y a des rythmes de renouvellement de ces véhicules et il propose que l'on indique qu'à chaque renouvellement, le choix soit porté systématiquement pour les véhicules légers sur un véhicule neutre en émission carbone. Cela permet d'assurer que le renouvellement se fera avec des véhicules neutres en émissions carbone et que les contraintes budgétaires sont moins importantes.

Un député (PLR) estime que, s'il s'agit de renouveler à raison de 10% par année, il faut à minima connaître le chiffre et à quoi cela correspond. On ne peut pas voter cette disposition sans connaître cet élément-là. Il se range à la proposition qui vient d'être faite, à savoir que c'est au moment où un renouvellement ordinaire se fait que le véhicule est remplacé par un véhicule neutre en carbone.

M. Favre serait prudent avec le terme de neutralité carbone. Il faut prendre la peine d'interroger le groupe MOVE qui gère les véhicules de l'Etat pour savoir quel est l'état du parc, sachant que les premières ambitions de la commission sont déjà dépassées par le groupe. En matière de formulation, il ne mettrait pas que la neutralité carbone doit être atteinte d'ici 2030. Elle est globale à l'horizon 2050, on sait qu'il y a une série de problèmes avec les véhicules électriques qui font qu'on ne peut pas les considérer comme neutres d'un point de vue carbone. Il se contenterait de parler de véhicules électriques ou à combustion neutre ; il ne parlerait pas de neutralité carbone même si 40% du parc doit être électrique à l'horizon 2030.

La commission accepte l'audition du groupe MOVE à l'unanimité.

Séance du 16 novembre 2021

Audition de MM. Nicolas Roth, président du groupe MOVE-décisionnel, et Christophe Hayoz, président du groupe MOVE-technique

M. Roth explique que l'acronyme MOVE signifie la maîtrise et l'optimisation des véhicules de l'Etat. Il a été nommé par le collègue des secrétaires généraux et il est en parallèle directeur au DF. Son but en tant que MOVE-décisionnel est de définir la stratégie qui a été adoptée par le Conseil d'Etat au mois d'août 2020.

M. Hayoz déclare qu'il est responsable du parc des véhicules de l'Etat de Genève.

M. Roth explique que son préopinant gère les dossiers unitaires des demandes de remplacement. A la fin de son exposé, il abordera

l'amendement proposé par les Verts. Il informe qu'il va répondre aux questions qui lui ont été transmises par la commission. Il commence par donner quelques chiffres. Il y a 18 000 employés et 650 métiers différents. L'Etat est doté d'environ 1100 véhicules et il y a environ 8 millions de kilomètres parcourus dans le canton. Tout ce parc représente 58 millions de francs d'actifs et il a été estimé qu'il y a plus de 1250 tonnes de CO₂ émis par an. Cela représente 17 millions de frais de fonctionnement par an, dont 80 personnes qui travaillent notamment dans les garages.

En ce qui concerne le parc de 1100 véhicules, il y a des voitures, des deux-roues et d'autres véhicules, c'est-à-dire des gros camions comme les déneigeuses, ainsi que des bateaux et des remorques ; tous ces véhicules sont comptés chacun comme étant un véhicule. Il y a 288 voitures de police. Cela représente 600 véhicules à quatre roues qui sillonnent tous les jours le canton. Il y a différentes typologies de deux-roues avec passablement de scooters 125 cm³ et des deux-roues qui se trouvent essentiellement au niveau de la police. Il y a des tracteurs, une quarantaine de bateaux et des autocars pour les collègues du DIP notamment. 4% des véhicules représentent presque 30% de la valeur du parc. Il y a des véhicules très onéreux comme les déneigeuses qui coûtent 1 million de francs pièce.

M. Roth aborde l'état de vétusté du parc. L'amortissement d'un véhicule se fait sur cinq années. Sur les 1100 véhicules, environ 400 véhicules ont plus de 5 ans, donc il y a un retard quant au renouvellement du parc. C'est en raison de leur faible kilométrage ou parce que le service n'a pas émis le souhait de les renouveler. Sous la norme Euro qui gère la pollution, il note que la moitié des véhicules sont Euro 4 et moins, sachant que certaines villes interdisent déjà l'Euro 4. En fonction de l'énergie qui meut le véhicule, il y a une faible part de marché de l'électrique et une propension à acheter des véhicules hybrides qui est plus importante et encore beaucoup de véhicules thermiques. L'électrique est difficile à implanter en raison de difficultés opérationnelles, notamment pour la mise en place de bornes. Les coûts d'installation d'une borne sont élevés et ils sont à la charge du service, ce qui est un frein. La bonne nouvelle, c'est que le Conseil d'Etat a pris conscience de cette vétusté et, à travers ses crédits de renouvellement, des moyens financiers ont été alloués pour permettre de renouveler ce parc.

Le Conseil d'Etat a validé un document qui s'appelle « stratégie pour une gestion optimale de la flotte de l'Etat » qui est sur un plan décennal. Les trois grands leitmotivs sont premièrement une flotte à haute disponibilité. En effet, il y a beaucoup de véhicules d'urgence et il faut une qualité irréprochable pour qu'ils puissent sortir à tout moment. Le deuxième axe est d'avoir une empreinte écologique la plus faible possible et, enfin, une gestion des deniers

publics exemplaire. En ce qui concerne l'axe écologique, lorsqu'il a repris la présidence du groupe MOVE, il n'y avait aucun système de géolocalisation qui permettait de savoir combien de kilomètres sont parcourus par les véhicules. Cela rend difficile la gestion optimale du parc. C'est pourquoi le Conseil d'Etat a souhaité que l'intégralité de la flotte soit équipée d'un système de géolocalisation. Ils sont en train d'équiper le parc de géolocalisations, ce qui va permettre d'avoir des reportings réguliers pour savoir quel est le taux d'utilisation des véhicules. Ça répond à la proposition d'amendement qui était de dire qu'en maîtrisant mieux le parc, le nombre de véhicules sera réduit et l'empreinte carbone sera ainsi plus faible.

M. Roth explique que, en fonction des cylindrées, il sait exactement le kilométrage et il pourra estimer plus précisément le taux de CO₂ émis. C'est une gestion environnementale exemplaire qui est basée sur une veille autour des solutions décarbonées. L'électrique est pour l'instant la meilleure alternative et ça concerne les véhicules de tourisme, les petits utilitaires et les deux-roues. En revanche, si la charge utile est importante, il n'y a pas de solution sur le marché actuellement. Le Conseil d'Etat s'est fixé des objectifs pour répondre à la gestion environnementale exemplaire, à travers une volonté forte et affirmée suivie par M. Hodgers à travers un COPIL qui s'appelle SME (système de management environnemental) où ils doivent faire un reporting régulier du nombre d'acquisitions de véhicules électriques. Il souligne la promotion de la mobilité douce avec une directive qui vise à limiter l'utilisation des moyens carbonés. Il s'agit de mesurer l'activité des déplacements faits par les fonctionnaires l'Etat et de baisser de 20% à l'horizon 2024 ces déplacements. Tous les 3 ans, ils reviennent vers le Conseil d'Etat pour identifier quelle est l'énergie qui laisse l'empreinte carbone la plus faible possible. A ce jour, un véhicule électrique émet l'équivalent de 120 gr de CO₂ par kilomètre, si on prend le cycle complet du véhicule.

Un des projets importants qui les animent en ce moment est la mutualisation de la flotte. Ils ont réservé un étage au parking David-Dufour et, à l'aide d'une application, le collaborateur pourra réserver un véhicule de l'Etat. L'idée est de mutualiser le véhicule d'un service avec d'autres besoins. L'algorithme va automatiquement proposer un véhicule électrique en fonction des besoins. C'est la grande révolution qu'ils souhaitent mettre en place. L'inauguration aura lieu au début du mois prochain. Ils ont adjugé l'appel d'offres pour la géolocalisation et il y aura un système de réservation en ligne qui va dire le taux de charge du véhicule. L'objectif est de faire la même chose sur les véhicules de livraison qui sont très peu utilisés. Ils ont prévu de réserver un espace aux Ports Francs pour y mettre ces véhicules de

livraison et afin mieux gérer le dernier kilomètre. Une question de la commission était d'avoir une présentation du processus de demande de remplacement des véhicules. Il cède la parole à M. Hayoz.

M. Hayoz applique la stratégie du groupe MOVE-décisionnel. Beaucoup de services lui demandent des choses. Il analyse chaque demande et il fait une démarche de recherche de véhicule. Il part toujours sur un véhicule électrique et, en fonction des contraintes, un véhicule est proposé. Il le fait valider en GMT (groupe MOVE-technique) soit par des spécialistes automobiles. Ensuite, il le présente à M. Roth qui fait une contre-signature. Il agit sur les demandes des services en essayant de trouver des solutions. Parfois, il se rend compte que la demande n'est pas utile et il propose à la personne de prendre le bus. En effet, certains collaborateurs ont l'habitude depuis des années d'avoir un véhicule et un budget. Il explique que, parfois, il n'est pas d'accord de changer les véhicules, car il se rend compte qu'un service n'en a pas besoin. Il y a des services où il y a une dizaine de véhicules qui roulent 5000 km par année et il leur propose de faire un partage avec un autre service. C'est un grand travail, car tous les collaborateurs et tous les services ont des habitudes et ils sont toujours d'accord de se dire qu'il faut faire un effort écologiquement, mais, quand on touche à la personne directement, ça change la donne. Il mentionne des cas de conflits et il a même parfois retiré des véhicules à des services.

M. Hayoz souligne qu'ils ne sont pas propriétaires de tous les bâtiments où ils ont leurs services et, quand ils veulent pouvoir mettre un véhicule électrique, il faut pouvoir le charger. S'ils ne sont pas propriétaires, ça peut prendre deux ans. Il suffit par exemple que ce soit une copropriété qui se réunit une fois par année. Ils travaillent constamment pour que les services puissent faire leur travail. Ils sont sans arrêt sur le front pour trouver les solutions les plus écologiques possible, en sachant que ce n'est pas aussi simple que ça. Aujourd'hui, un véhicule électrique coûte le double d'un véhicule à essence ; un véhicule hydrogène coûte le triple. Parfois, les véhicules roulent 3000 ou 4000 km par année. Il prend l'exemple d'un tonne-pompe qui va sur les manifestations : il ne va pas chercher un véhicule électrique, car il fait quelques kilomètres à certains moments pour une action bien précise. La police de proximité a voulu changer ses véhicules il y a deux ans. Il a proposé des véhicules électriques parce qu'ils font des transferts. Il s'est aperçu que la contrainte pour trouver des bornes électriques était tellement importante qu'il n'arriverait pas avant les 5 ans à avoir des véhicules électriques, donc il est parti sur des véhicules hybrides.

M. Roth explique que leur quotidien est fait de ces anecdotes. Il n'est pas facile d'électrifier un véhicule de patrouille et donc ils font des tests ; ils ont

acheté une Tesla pour un véhicule banalisé de la police. En ce qui concerne le processus, c'est l'office qui émet une demande et donc c'est lui qui juge s'il a le budget et le besoin et c'est un peu une contrainte. Le précédent président du groupe MOVE n'avait pas forcément de stratégie. Le Conseil d'Etat a désormais élaboré une stratégie. Le pas en avant qu'il va proposer de faire est de centraliser les budgets pour que le groupe MOVE puisse proposer un remplacement et disposer du budget. Le service émet un besoin en termes de kilomètres par semaine, l'utilisation prévue et les spécificités, et le département concerné regarde si, dans le crédit de renouvellement, le budget est prévu pour acquérir le nouveau véhicule. M. Hayoz travaille à la mutualisation et, si ce n'est pas possible, il prévoit le décarboné et il choisit le véhicule qui répond le mieux aux besoins du service. Pour ce faire, il s'appuie sur la centrale commune d'achats. In fine, il compte sur les garages qui font le suivi du cycle de vie du véhicule et qui apportent une expertise. Il informe qu'il a reçu ce jour l'amendement proposé par les Verts. Il confirme qu'un des objectifs du Conseil d'Etat est de limiter le parc automobile de l'Etat. En ce qui concerne la lettre b, l'objectif chiffré dépend des moyens financiers et des besoins des services. Le Conseil d'Etat a tourné cet objectif autrement en disant que, dès qu'il y a un renouvellement, au moins 30% des renouvellements sont forcément électriques. La lettre c lui semble pertinente. En ce qui concerne la lettre d, il estime que ce n'est pas à lui de se prononcer.

M. Hayoz ajoute qu'il s'occupe du devenir des véhicules qui sortent de l'Etat. Les véhicules polluants sont déconstruits sauf s'ils ont un intérêt, le cas échéant ils sont vendus aux enchères ; ils ont un contrat avec Ricardo.ch et ça rapporte environ 100 000 francs par année. Il s'est rendu compte que certains collaborateurs à la retraite avaient gardé les véhicules, car personne ne leur avait dit qu'il ne fallait pas les garder. Il peut assurer aujourd'hui que les collaborateurs qui sont partis à la retraite ont rendu les véhicules.

Un député (Ve) informe qu'il est heureux d'entendre le groupe MOVE, car on en parle notamment à la COFIN. Beaucoup des objectifs du plan d'actions du Conseil d'Etat se retrouvent dans son amendement. Le Grand Conseil a voté la LTVTC et donne un objectif de zéro émission en 2030 et, si la députation en tant qu'auteur de l'article donne cet objectif à l'économie privée, il pense que l'Etat doit au minimum respecter la même chose, d'où son amendement. En ce qui concerne la mutualisation, il comprend qu'il ne faut pas rentrer dans un dogme. Il trouve que l'idée de la réservation intelligente via une application partagée est très bonne. Il relève qu'ils prennent en considération l'énergie grise. Il a aimé le fait qu'ils déconstruisent les véhicules desquels ils se séparent. En ce qui concerne la

proposition d'une conversion de l'ordre de 10% du parc automobile de l'Etat, il aimerait les entendre sur le côté exemplaire pour 2030.

M. Roth trouve que la formulation de la lettre b est peu claire. Il pense qu'il faut préciser que c'est une conversion à l'énergie décarbonée. Il rappelle qu'on parle ici d'environ 600 véhicules et il ne maîtrise pas le nombre de demandes qui lui parviennent. En 2020 et en 2021, l'activité a été calme et il ne maîtrise pas le flux entrant et donc il s'impose de mettre du décarboné au maximum à un pourcentage qui a été convenu avec le Conseil d'Etat. Il accepterait volontiers cette formulation s'il a les budgets demain et qu'il est maître de dire qu'il renouvelle 10% du parc.

Un député (MCG) a été étonné d'entendre que les auditionnés n'arrivaient pas à repérer les kilométrages que les véhicules font. Il demande si ça veut dire que les véhicules peuvent éventuellement être utilisés à des fins privées.

M. Roth indique que, lorsque le véhicule passe au garage, on fait un relevé kilométrique. A chaque fois qu'il sort, il y a un carnet de route qui est manuscrit, mais il est difficile d'interagir avec agilité et de proposer un autre véhicule, car ils sont toujours a posteriori. L'usage privé n'est pas autorisé, sauf si la personne est astreinte au travail tout le week-end.

Le député souligne que c'est une situation différente. Il est évident qu'une personne qui est en astreinte n'a pas un usage privé. Sa question était de savoir s'il y a des véhicules qui circulent à des fins privées.

M. Hayoz répond qu'il est sûr aujourd'hui que personne n'utilise les voitures à des fins privées au sein de l'Etat, sauf quand ils sont d'astreinte. Dans leur système de gestion de véhicules, il y a une alerte. Si un véhicule a une consommation moyenne qui augmente, il se rend compte qu'il y a un souci. Il contrôle et ce serait anecdotique qu'il y ait des tricheurs.

Le député indique que le choix de véhicules électriques était extrêmement restreint, mais aujourd'hui il y a trois nouveaux axes de réflexion sur les véhicules électriques. Le premier axe, c'est qu'il y a des fabricants qui vendent le véhicule et qui louent les batteries, ce qui a une incidence sur le long terme. Le deuxième axe, c'est qu'il y a des fabricants qui louent l'automobile. La troisième option est l'achat du véhicule. Il demande si, dans leur vision stratégique, ils évaluent les trois options en fonction des besoins de chacun des services, car il relève qu'il y a énormément de constellations possibles.

M. Roth revient sur le troisième axe concernant la gestion des deniers publics. La position du Conseil d'Etat est d'acquérir les véhicules. Pour l'instant, ils achètent les véhicules y compris les batteries, c'est la stratégie la plus simple entre les frais d'investissement et les frais de traitement. Pour

l'instant, il ne sait pas si un Etat propriétaire de tous les véhicules est le bon axe et ce n'est pas évident. Sur tous les véhicules administratifs qui sont utilisés 3000 km par an, ça l'interroge. Plutôt que d'aller chez Mobility, la question des batteries se pose globalement sur l'intégralité du parc. Dès 2022, ils pourront avoir un prix de revient kilométrique et le modèle économique choisi sera proposé au Conseil d'Etat.

Un député (Ve) demande si la police voit d'un bon œil la transition vers l'électromobilité.

M. Roth répond que la police représente 50% de la flotte et ce sont des discussions compliquées car l'urgence climatique a été décrétée par le Grand Conseil, mais sur la police ils ont du mal à mettre en place les véhicules électriques. C'est évident pour les véhicules qui patrouillent et qui tournent toute la journée. Il y a des véhicules banalisés avec lesquels ils ont fait des essais avec des hybrides. Il arrive qu'il y ait une filature et on ne sait pas où ça va mener et, dans ce cas-là, la mise en place d'un véhicule électrique est limitée. Un autre exemple est celui des scooters 125 cm³. Il a proposé de les remplacer par des vélos 45 m/h, mais la police a rétorqué justement que, si on met un vélo à un carrefour, les gens le voient moins bien qu'un scooter. Il y a un changement culturel qui doit être fait, mais il y va petit à petit pour leur prouver le concept. C'est par cet apprentissage progressif qu'il essaie d'introduire cela progressivement.

M. Hayoz ajoute qu'un véhicule de patrouille, c'est 50 000 kilomètres par année. Un véhicule de patrouille a beaucoup de matériel, donc, si on met un véhicule électrique, la charge utile diminue et il faut en tenir compte. Ils ont acheté un véhicule Tesla pour essayer, mais Tesla le contrôle et sait ce que fait la police et c'est un souci. D'ailleurs, il n'y a qu'un collaborateur qui peut entrer les données. Ça amène plein de contraintes.

M. Roth indique que l'appel d'offres sur le véhicule de police a été adjugé à la BMW Série 2. Ce sont des véhicules qui nécessitent de la place dans le coffre et il y a peu de possibilités en électrique.

Le président relève qu'ils ont dit que les budgets sont dans les services. Il demande s'ils pourraient envoyer une note indiquant quel service a quel budget annuel pour l'acquisition des véhicules pour voir si, dans le cadre de la COFIN par exemple, on pourrait penser à centraliser les budgets.

M. Roth répond par l'affirmative.

Un député (Ve) demande, en dehors de la police, combien de kilomètres sont parcourus chaque année par les véhicules de l'Etat.

M. Hayoz répond que c'est entre 3000 et 7000 km.

M. Roth précise qu'ils ont besoin de cette application de géolocalisation pour avoir des chiffres précis.

Séance du 23 novembre 2021

Le président propose de terminer les travaux sur ce PL. Il a trouvé intéressant de voir tous les efforts faits par le groupe MOVE pour aller vers un parc automobile de l'Etat décarboné. Le seul alinéa qui reste à traiter en deuxième débat est l'al. 5 sur la question du remplacement du parc automobile.

Art. 8A, al. 5 :

Le président a lu le dernier PV et il a le sentiment que le département est dynamique et qu'il a la volonté de décarboner au maximum le parc automobile. Il souhaite mettre en place la géolocalisation pour un meilleur partage des véhicules de l'Etat. Il y a une prise de conscience et une volonté d'aller vers l'objectif mentionné à l'al. 5 du PL et qui figure dans les amendements du PS et des Verts. Il se pose la question de la nécessité de l'al. 5 sachant qu'il y a d'ores et déjà la volonté d'aller vite et loin et, peu importe le chiffre que l'on met dedans, il craint que la contrainte qu'on va poser à l'Etat aura des effets contre-indiqués avec des renouvellements de véhicules qui n'ont aucun sens. Il est favorable à supprimer l'al. 5.

Un député (Ve) revient sur la présentation du groupe MOVE. Sur la composition de la flotte, il est indiqué qu'il y a 48 véhicules de plus de 12 ans, 26 véhicules ont entre 10 et 11 ans, 37 véhicules ont entre 8 et 9 ans, 34 véhicules ont entre 6 et 7 ans, etc. Il y a un plus grand nombre de véhicules qui ont 3 ans, mais il y a aussi les camions, d'où la raison d'un alinéa spécifique aux gros véhicules. Lors de l'audition de MOVE, il n'y avait pas d'objection que la commission intègre ces éléments. Il y a un trend positif, mais ça assoirait cela dans le renouvellement de ce PL. Du moment où on intègre ces éléments dans une loi pour l'Etat, c'est un signal qui va plus loin que seulement à l'Etat ; on peut penser aux institutions publiques et aux communes. Il pense que c'est un plus en termes d'exemplarité de l'inscrire quelque part.

Le président retient de l'audition de MOVE à quel point ces considérations sont prises en compte. Il y a aussi des problématiques techniques. Il y a des problèmes de bornes dans les immeubles et, si on les contraint à passer à l'électrique et qu'il n'y a pas de bornes dans les parkings, ça n'a pas de sens. Le fait d'imposer à l'Etat de liquider des voitures qui roulent peu parce qu'elles roulent à l'essence n'a pas de sens non plus. Il

demande si on ne devrait pas juste faire confiance au département chargé de cette politique et ne pas fixer des critères en pourcentage qui sont en réalité soit pas assez ambitieux soit trop ambitieux et qui vont amener des effets non désirés.

Le député (Ve) estime que remplacer un véhicule en disant juste qu'il n'est pas bon alors qu'il ne roule jamais, c'est une aberration et ça génère de l'énergie grise ; le groupe MOVE en est conscient. On parle ici du renouvellement des véhicules de l'Etat et on parle d'un objectif de conversion de l'ordre de 10%. Il rappelle qu'à un moment, cet article s'attaquait plus aux fonctionnaires qui disposaient d'une place de parc. En ce qui concerne les bornes électriques, il rappelle qu'on impose la même règle aux taxis et aux VTC et donc il faut l'imposer à l'Etat qui est organisé avec des véhicules parqués dans des parkings. Il ne voit pas quel est le problème. Il y a aussi l'idée de collectiviser les véhicules dans un sens plus large que l'Etat. La démarche est intéressante et il faut la soutenir et préciser des intentions. Il rappelle l'objectif 2030 de moins 60% de CO₂. Il serait le moment que l'Etat soit exemplaire dans ses intentions.

Un député (S) partage les propos de son préopinant. Il comprend qu'il faut faire confiance au groupe MOVE pour appliquer ces objectifs en bonne intelligence, mais il pense qu'il faut fixer dans la loi des objectifs clairs. Il faut penser au bon sens et à la bonne gestion de l'administration. Il soutient l'amendement des Verts.

Un député (PLR) soutient la proposition du président qui consiste à supprimer les limites dans le texte législatif. Il pense qu'il est difficile de prévoir dans un texte de loi des taux de ce type, ce d'autant plus que l'audition du groupe MOVE a révélé que l'Etat faisait déjà beaucoup en la matière et que ces dispositions pourraient s'avérer rapidement obsolètes. C'est aussi leur rôle de parlementaires de dire ce qui va dans la bonne direction et de ne pas en rajouter des couches comme le font souvent les amendements de certaines formations de ce parlement.

Un député (Ve) indique que le cadre permet la souplesse. Les intentions sont bonnes et il faut les préciser. En termes d'exemplarité, c'est important pour les établissements publics, les communes et les entreprises. Quand on dit à la population de changer certains comportements, il est bien aussi de l'écrire pour le compte de l'Etat. Il y a la cautèle de la lettre c pour le renouvellement des véhicules poids lourds.

Le PDC soutiendra l'amendement des Verts, mais il propose de modifier la lettre b comme suit : « La neutralité des émissions carbone est intégrée à la

politique de renouvellement des véhicules de l'Etat avec comme objectif une conversion de son parc automobile et sa neutralité globale à l'horizon 2030 ».

Un député (Ve) entend le propos de son collègue, mais il propose le sous-amendement suivant à la lettre b : « La neutralité des émissions carbone est intégrée à la politique de renouvellement des véhicules de l'Etat avec comme objectif une conversion progressive de son parc automobile et sa neutralité globale d'ici 2030 ».

Le président demande si l'amendement du PS à l'al. 5 est retiré.

Le PS répond par l'affirmative.

Un député (Ve) informe que l'al. 5 sera un bloc et qu'il faut enlever les lettres a, b et c. La lettre d doit être un alinéa à part entière.

Le président comprend que la commission va voter un al. 5 qui sera le regroupement des lettres a, b et c et un autre al. 6 qui sera la lettre d.

Un député (S) demande si dans la lettre a on entend bien les véhicules motorisés.

Le député (Ve) répond par l'affirmative. Il indique que le terme « limite » signifie que l'on porte une attention particulière aux besoins réels ; autrement dit, on optimise. L'intention est de vérifier la pertinence du véhicule et, lors du renouvellement, de voir si ça vaut la peine de le garder ou pas.

Le président met aux voix l'amendement des Verts à l'art. 8A, al. 5 :
« L'Etat limite le nombre de véhicules de son parc automobile. La neutralité des émissions carbone est intégrée à la politique de renouvellement des véhicules de l'Etat avec comme objectif une conversion progressive de son parc automobile et sa neutralité globale d'ici 2030. Le renouvellement des véhicules spécialisés et des poids lourds de l'Etat est évalué sur la base de critères environnementaux objectifs et mesurables. Pour ces véhicules, les objectifs de la neutralité carbone sont également considérés au regard des limites de la technique, du marché et des coûts » :

Oui : 7 (1 UDC, 1, PDC, 3 S, 2 Ve)

Non : 3 (2 MCG, 1 PLR)

Abstentions : 3 (3 PLR)

L'amendement est accepté.

Le président met aux voix l'amendement des Verts à l'art. 8A, al. 6 : « Dès l'entrée en vigueur de la loi, le Conseil d'Etat rend rapport tous les deux ans au Grand Conseil sur l'évolution de son parc automobile et la réduction des émissions carbone liée » :

Oui : 7 (2 Ve, 1 PDC, 1 UDC, 3 S)

Non : 2 (2 PLR)

Abstentions : 4 (2 PLR, 2 MCG)

L'amendement est accepté.

3^e débat

Le président met aux voix le PL 12770 tel qu'amendé :

Oui : 12 (4 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 1 S, 2 MCG, 1 UDC)

Non : –

Abstentions : 1 (1 S)

Le PL 12770 tel qu'amendé est accepté.

Catégorie de débat préavisée : III (aux extraits)

Projet de loi (12770-A)

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)

¹ 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.

² L'Etat diminue les aménagements de stationnement en matière de transports individuels motorisés pour le personnel de l'administration cantonale travaillant aux horaires de bureau usuels. Pour atteindre ce but, il fixe des critères sélectifs pour l'attribution des places. Des exceptions sont prévues pour les véhicules dits de service.

³ Les places de stationnement libérées en ouvrage sont majoritairement ouvertes à la location auprès d'habitants vivant à proximité. Les places de stationnement libérées en surface sont majoritairement ouvertes à la location auprès d'habitants vivant à proximité, sous réserve de contraintes opérationnelles, techniques ou de réaménagements. Le solde des places est converti en stationnements dévolus aux deux-roues.

⁴ 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.

⁵ L'Etat limite le nombre de véhicules de son parc automobile. La neutralité des émissions carbone est intégrée à la politique de renouvellement des véhicules de l'Etat avec comme objectif une conversion progressive de son parc automobile et sa neutralité globale d'ici 2030. Le renouvellement des véhicules spécialisés et des poids lourds de l'Etat est évalué sur la base de critères environnementaux objectifs et mesurables. Pour ces véhicules, les

objectifs de la neutralité carbone sont également considérés au regard des limites de la technique, du marché et des coûts.

⁶ Dès l'entrée en vigueur de la loi, le Conseil d'Etat rend rapport tous les deux ans au Grand Conseil sur l'évolution de son parc automobile et la réduction des émissions carbone liée.

Art. 2 Entrée en vigueur

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

MOVE – Maitrise et optimisation des véhicules de l'Etat

Commission des
transports
16.11.2021



Département des finances et des ressources humaines (DF)

18/11/2021 - Page 1

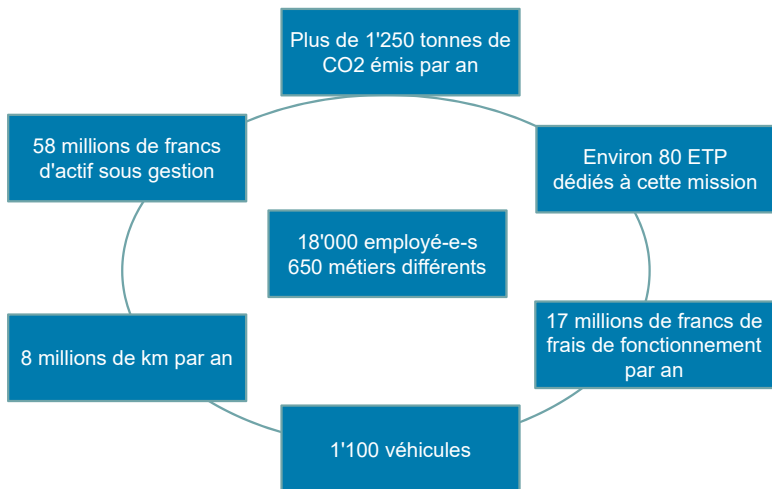


REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

Les questions de la commission

1. La Commission souhaiterait obtenir des données chiffrées sur le parc automobile de l'Etat de Genève,
2. Quelles sont les ambitions du groupe MOVE en matière de neutralité carbone ?
3. Quel est le processus de renouvellement du parc automobile du canton ?

Quelques chiffres autour de la flotte de l'Etat



18/11/2021 - Page 3

Notre flotte actuelle (1/3)

Genre	Catégorie	Nombre de véhicules
Voiture	Voiture police (patrouille ou banalisée)	288
	Utilitaire	106
	Minibus	67
	Voiture petite	54
	Voiture moyenne	52
	Fourgonnette	50
	SUV	35
	Voiture premium	2
Deux-roues	Deux-roues 301-750 cc	60
	Deux-roues 0-125 cc	55
	Deux-roues 126-300 cc (int rapide)	22
	Deux-roues 751-1500 cc	16
	Deux-roues 0-125 cc (int rapide)	11
	Deux-roues 126-300 cc	11
	Deux-roues 301-750 cc (int rapide)	6
Autres	Remorque	86
	Engin divers	60
	Camion	31
	Bateau vedette	21
	Tracteur	18
	Bateau intervention	18
	Autocar	8
Total		1'077

Département	Voiture	Deux-roues	Autres	Total
Total (CHF)	30'687'000	1'745'000	25'739'000	58'171'000

4% de véhicules ont un prix d'achat supérieur à 200'000 CHF, représentant 29% de la valeur totale du parc.

18/11/2021 - Page 4

Notre flotte actuelle (2/3)

Retard dans le renouvellement	Nombre de véhicules	Valorisation financière (en francs)
plus de 12 ans	48	1'820'000
de 10 à 11 ans	26	1'051'000
de 8 à 9 ans	37	1'332'000
de 6 à 7 ans	34	1'175'000
5 ans	57	1'986'000
4 ans	50	1'755'000
3 ans	105	2'134'000
2 ans	60	3'511'000
1 an	16	1'587'000
Total	433	16'351'000

Norme EURO	Diesel	Essence	Autre ou inconnu	Total	Pourcentage
Euro 0-1-2-3 (<2005)	49	158	4	211	32%
Euro 4 (06-10)	90	78	2	170	25%
Euro 5 (11-15)	101	71	7	179	27%
Euro 6 (> 2016)	15	56	36	107	16%
Total	255	363	49	667	100%

Certaines villes interdisent déjà les véhicules Euro 4

Notre flotte actuelle (3/3)

Voitures de tourisme et de livraison Police (état le 04.11.2021)

Énergie	Nombre
Diesel	141
Électrique	7
Essence	269
Hybride essence	25
Total général	442

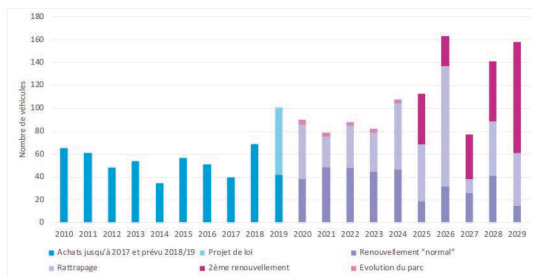
Voitures de tourisme et de livraison hors Police (état le 04.11.2021)

Énergie	Nombre
Diesel	120
Électrique	17
Essence	91
Hybride essence	12
Total général	240

Difficultés opérationnelles dans la mise en place de véhicules électriques malgré la volonté forte du conseil d'Etat

Des moyens financiers disponibles

La construction des crédits de renouvellement 2020 – 2024 s'est faite sur ce constat.



Donc, nous avons les moyens de procéder à un rattrapage partiel.

Une stratégie claire définie par le conseil d'Etat

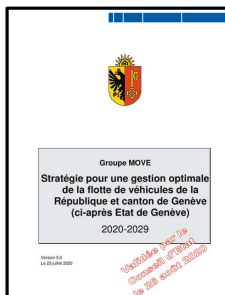
Une flotte à haute disponibilité pour assurer la bonne exécution des prestations publiques garantissant la sécurité des usagers



Avec une empreinte écologique la plus faible possible



Tout en garantissant une gestion exemplaire des deniers publics



Maîtriser l'utilisation faite

- Kilométrage, fréquence et durée d'utilisation
- Gestion proactive de l'entretien
- Monitoring environnemental



Des solutions déjà en place, à étendre.

Objectif 1	
Connaître centralement l'usage précis fait de la flotte de véhicule	
	2022
Equiper la flotte de véhicule d'une solution de suivi de l'utilisation faite	100%

18/11/2021 - Page 9

Une gestion environnementale exemplaire

- Veille autour des solutions décarbonées
- VT, petits utilitaires, 2 roues : électrique
- Si charge utile importante : à voir



Partenariat à mettre en place pour l'installation de bornes

Objectif 4		
Diminuer les impacts environnementaux (carbone, qualité de l'air, nuisance sonore) par kilomètre parcouru		
Moyen : remplacement des véhicules les plus polluants et électrification du parc de véhicules		
	2024	2029
Suppression des motorisations antérieures à EURO4	75%	95%
Taux d'acquisition de véhicules thermiques (essence ou diesel)	< 50%	< 10%
Taux d'émission carbone moyen par kilomètre parcouru pour les voitures*	<95	<75
* Emissions directes au pot d'échappement (tank-to-wheel)		

18/11/2021 - Page 10

Réduire le nombre de kilomètres

- Directive sur les déplacements avec l'OPE
- Promotion de la mobilité douce



Objectif 5		
Diminuer l'impact environnemental des déplacements faits		
Moyen : limiter les kilomètres parcourus et prendre des motorisations écologiquement responsables.		
	2024	2029
Diminuer le nombre de kilomètres parcourus par les collaborateurs de l'Etat de Genève hors Police et véhicules d'urgence	-20%	-30%

Approche non dogmatique

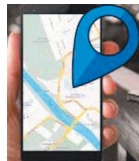
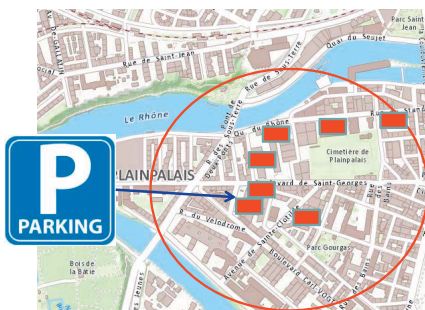
- Encore un fort potentiel d'amélioration des technologies alternatives (polémique métaux rares)
- Flotte hybride électrique / hydrogène
- Coût écologique de déconstruction à prendre en compte

A ce jour, en intégrant le cycle de vie complet du véhicule, une étude montre :

- Voiture électrique : équivalent 120 g/km
- Voiture thermique: équivalent 250 g/km
- Voiture hydrogène: équivalent 190 g/km

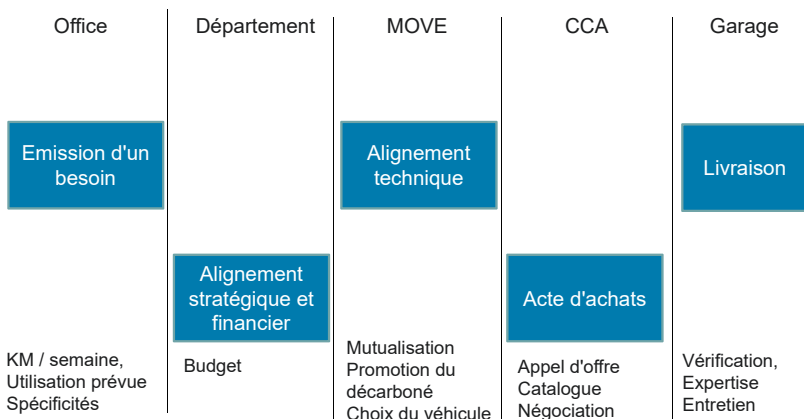
Objectif 6	
Pragmatisme, et non dogmatisme, pour prendre les opportunités au cas par cas	
Moyen : Une stratégie de mobilité revue régulièrement avec les experts du secteur, en relation avec les normes environnementales	
	Dès 2020
Mise à jour périodique des motorisations préconisées par catégorie de véhicule	Tous les 3 ans

Mutualiser la flotte



Les véhicules ne sont plus aux services mais affectés transversalement et accessibles via une application.
L'application de réservation en ligne d'un véhicule va privilégier les véhicules décarbonés

Processus de renouvellement



Proposition d'amendement

Amendement Calame (Ve) - nouveau (proposition suite aux discussions du 09.11.2021)

- a) « L'Etat limite le nombre de véhicule de son parc automobile. »
- b) « La neutralité des émissions carbone est intégré à la politique de renouvellement des véhicules de l'Etat avec comme objectif une conversion de l'ordre de 10% de son parc automobile par année et sa neutralité globale d'ici 2030. »
- c) « Le renouvellement des véhicules spécialisés et des poids lourds de l'Etat est évalué sur la base de critères environnementaux objectifs et mesurables. Pour ces véhicules, les objectifs de la neutralité carbone sont également considérés au regard des limites de la technique, du marché et des coûts. »
- d) « Dès l'entrée en vigueur de la loi, le Conseil d'Etat rend rapport tous les deux ans au Grand Conseil sur l'évolution de son parc automobile et la réduction des émissions carbone liée. »





Merci de votre attention



Nicolas Roth



Nicolas.roth@etat.ge.ch



022 546 70 01



Département des finances et des ressources humaines (DF)

18/11/2021 - Page 17