

Question présentée par le député :

M. Christo Ivanov

Date de dépôt : 7 décembre 2021

Question écrite urgente

Plan climat. 2030, c'est demain : comment le Conseil d'Etat compte-t-il réduire les déplacements en TIM de 40% ?

Selon le plan climat cantonal (PCC) 2050, la mobilité terrestre était responsable d'environ 25% des émissions de gaz à effet de serre totales en 2010, le trafic aérien d'environ 7%. L'objectif est de réduire nos gaz à effet de serre de 60% d'ici 2030. Ce plan climat cantonal ne prévoit pas d'agir sur la hausse continue de la population qui, selon les prévisions de l'OCSTAT, pourrait atteindre 650 000 habitants en 2050.

Pour le domaine mobilité (hors trafic aérien), l'empreinte carbone devra passer de 1 337 000 tonnes d'équivalent CO₂ (TCO₂e) en 2012 à 557 000 TCO₂e en 2030 soit – 800 000. Or, à la page 53, la réduction se limite à 30% à 34% pour des émissions atteignant 1 million de TCO₂e.

Selon le PCC :

« Au niveau des résident-e-s du canton de Genève, la part modale de la voiture calculée en fonction de la distance a diminué de 5 points entre 2010 et 2015, en passant de 43% à 38% au profit des autres modes de transport. Cette diminution est toutefois contrebalancée par une augmentation globale de 17% du nombre de kilomètres parcourus par l'ensemble des résidents genevois entre 2010 et 2015.

En outre, le trafic motorisé aux frontières du canton a augmenté de plus de 15% entre 2010 et 2015 pour atteindre un total de près de 218 000 personnes entrant dans le canton en transport individuel motorisé par jour ouvrable.

Pour atteindre l'objectif de réduction à 2030 pour le transport de personnes, 40 à 50% des déplacements en TIM devront se reporter sur

d'autres modes de transport moins émissifs ou être supprimés et environ 80% pour atteindre l'objectif à 2050. »

Selon le PCC, « ces objectifs ne pourront être atteints sans une accélération du développement de l'offre en transport collectif, une amélioration des infrastructures et des services dédiés à la mobilité douce ainsi que la mise en œuvre de mesures rendant le trafic individuel motorisé moins attractif (stationnement plus contraignant, tarification de la mobilité en fonction de son impact environnemental, restriction de circulation pour les véhicules les plus polluants, etc.).

Une coordination étroite avec les différents acteurs du Grand Genève sera nécessaire pour mettre en œuvre les mesures qui permettront de réduire l'impact du trafic pendulaire extra-cantonal. »

De plus le PCC admet qu'à ce jour « les véhicules 100% électriques rechargeables présentent une empreinte climatique environ 50% inférieure à leurs équivalents thermiques et qu'une transition complète du thermique vers l'électromobilité ne suffirait donc pas à atteindre l'objectif fixé par le PCC même si 100% du parc de véhicules était électrifié en 2030 ».

Dès lors, les objectifs du PCC, spécifiques à 2030 pour la mobilité terrestre, sont, par ordre de priorité, les suivants :

- réduire de 5% à 10% les kilomètres moyens parcourus en TIM ;
- réduire d'environ 40% le nombre des déplacements en TIM restants en les reportant vers d'autres modes de transport ;
- atteindre un taux d'électrification (et/ou technologie équivalente) d'environ 40% du parc de véhicules restants.

Mes questions sont les suivantes :

- 1) *Les véhicules 2-roues motorisés (carbonés ou électriques), dont la consommation et les émissions sont comparables à celles des voitures les plus performantes, sont-ils compris dans les TIM ? Si tel ne devait pas être le cas, quel en serait l'impact sur l'atteinte de l'objectif de réduction des GES ?*
- 2) *Concrètement, quelles sont les mesures envisagées pour inciter ou dissuader les Genevois, les travailleurs en provenance du canton de Vaud, respectivement ceux en provenance de France ou de Navarre, et les voyageurs en transit à changer de mode de transport, alors que les offres alternatives sont aujourd'hui souvent saturées, notamment aux heures de pointe ou inexistantes (Leman Express le weekend) ?*

- 3) *Selon votre formulation, comment devons-nous comprendre l'articulation entre les deux premiers objectifs (réduire de 5% à 10% les kilomètres moyens parcourus en TIM et réduire d'environ 40% le nombre des déplacements en TIM restants) ?*
- 4) *Quelles sont les mesures envisagées pour réduire le trafic de transit (p. ex. : 29 km entre Bardonnex et la frontière vaudoise, soit 4 à 5 kgCO₂e par trajet) ?*
- 5) *Quels sont les objectifs détaillés et chiffrés par an (autres que ceux fixés à l'horizon 2030 pour les mesures générales 2.1 à 2.9) ?*
- 6) *Comme le PCC ne semble pas avoir fait l'objet d'une coordination étroite avec les différents acteurs du Grand Genève, respectivement de mesures de réduction du trafic transfrontalier, comment le Conseil d'Etat peut-il nous garantir que l'objectif légitime de réduction des GES ne reposera pas essentiellement sur les résidents genevois ?*

Je remercie le Conseil d'Etat pour ses réponses.