

Date de dépôt : 19 janvier 2022

Réponse du Conseil d'Etat
à la question écrite urgente de M. Christo Ivanov : Plan climat 2030, c'est demain : comment le Conseil d'Etat compte-t-il réduire les déplacements en TIM de 40% ?

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 10 décembre 2021, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

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 (TCO_{2e}) en 2012 à 557 000 TCO_{2e} 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 TCO_{2e}.

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 (Léman 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 kg CO₂e 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 ?*

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Il s'agit dans cette réponse de préciser la stratégie de mise en œuvre des objectifs du plan climat cantonal renforcé (ci-après : PCC) adopté le 14 avril 2021 par le Conseil d'Etat, en particulier ceux qui concernent le volet mobilité.

L'objectif principal lié à la mobilité est d'atteindre une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 60% à l'horizon 2030 et la neutralité carbone en 2050. Cette diminution prend en considération tous les déplacements ayant leur origine et/ou leur destination dans le canton à l'exclusion du transit qui ne fait que traverser le territoire cantonal, dès lors qu'il ne peut être attribué à la dynamique de Genève.

Le plan cantonal précise les 3 grands axes de travail sur lesquels le Conseil d'Etat entend travailler pour permettre d'atteindre les objectifs susmentionnés en ce qui concerne la mobilité. Considérant que les émissions de gaz à effet de serre (GES) dans ce domaine sont à plus de 90% émises par le transport individuel motorisé (TIM), aussi bien en voiture privée qu'en deux-roues motorisés (2RM), la stratégie mise au point entend traiter en priorité des solutions permettant de réduire les émissions en ce qui concerne ces deux

modes de transports. Cela est notamment dû au fait que les véhicules électriques, sur l'ensemble de leur cycle de vie, ne sont pas neutres en carbone et émettent globalement environ la moitié des émissions d'un véhicule thermique.

Ainsi, il s'agit de :

- réduire le nombre de déplacements et la longueur des déplacements effectués avec ces modes de transports;
- effectuer un report modal de la voiture ou des 2RM vers les transports collectifs et la mobilité douce;
- favoriser l'efficacité des différents modes de transports motorisés, en accélérant l'électrification du parc de véhicule et en augmentant le taux d'occupation.

Afin d'atteindre les objectifs fixés, le PCC précise les objectifs sectoriels pour chacun des axes mentionnés ci-dessus et esquisse dans chacune des fiches, des objectifs précis à atteindre à l'horizon 2030 pour chacune des thématiques traitées.

Il n'existe pas d'objectifs détaillés chiffrés par année. Les cibles sont déterminées aux différents horizons de mise en œuvre des plans d'actions, auxquels les fiches sont généralement associées.

Par exemple, le PCC prévoit une augmentation de 50% des déplacements effectués en vélo ou en vélo à assistance électrique avec la finalisation du schéma cyclable d'intérêt cantonal et le développement de nouveaux axes forts vélos. En matière de transports collectifs, il s'agit de développer l'offre de plus de 50% en 2030, en précisant que le plan d'actions des transports collectifs (PATC) 2020-2024 prévoit déjà une augmentation de l'offre de l'ordre de 20% par rapport à 2015. Ces différentes mesures favorisant le report modal permettront de réduire de 40% le nombre de déplacements effectués en TIM.

Par ailleurs, le parc de véhicules diesel des transports en commun devra être intégralement remplacé par des véhicules électriques.

D'autres mesures, telles que celles favorisant le télétravail ou les différents échanges à distance en s'appuyant sur le numérique, permettront d'atteindre l'objectif de réduction de 5 à 10% des kilomètres parcourus en TIM.

De plus, dans la perspective d'une mise en œuvre coordonnée de ces objectifs à l'échelle du territoire transfrontalier, différentes démarches ont été entreprises sous l'appellation « Grand Genève en transition », pour réviser les planifications directrices en matière d'aménagement du territoire et de stratégie multimodale à l'horizon 2050, à l'échelle de notre agglomération transfrontalière. Les travaux se déploieront à différentes échelles et différentes thématiques en 2022 et 2023 pour aboutir à l'issue de ces travaux à une vision

territoriale transfrontalière et une stratégie de mobilité répondant aux impératifs de la transition écologique.

Ces différentes mesures, prises dans leur ensemble, permettront d'atteindre les objectifs ambitieux que s'est fixés le Conseil d'Etat en déclarant l'urgence climatique à Genève il y a deux ans, ceci en répondant favorablement aux invites de la motion 2520 votée à une très large majorité du Grand Conseil en septembre 2019.

Cela nécessitera des investissements supplémentaires pour réaliser les infrastructures nécessaires à la transformation de notre système de mobilité et soutenir la transformation du parc de véhicules, raison pour laquelle notre Conseil a d'ores et déjà inscrit dans le nouveau plan décennal des investissements 2022-2031 une augmentation de 3 milliards de francs en faveur de la transition écologique. Plusieurs projets de lois seront prochainement présentés au Grand Conseil pour formaliser cette ambition.

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

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Michèle RIGHETTI

Le président :
Serge DAL BUSCO