



Date de dépôt : 29 mai 2024

Réponse du Conseil d'Etat **à la question écrite urgente de Léo Peterschmitt : Mobilité et objectifs du plan climat**

En date du 3 mai 2024, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

Une étude du bureau de recherche 6t intitulée « Evolution de la mobilité dans le canton de Genève entre 2015 et 2021 » est parue le 10 avril 2024. Selon cette étude, entre 2015 et 2021, la part des déplacements en voiture « conducteur » a augmenté de 1% (26%), celle de « voiture passager » a baissé de 1% (9%) et celle des deux-roues motorisés a stagné à 4%.

Le plan climat cantonal a pour objectif la diminution de 40% d'ici à 2030 des déplacements en trafic individuel motorisé.

En prenant en compte les éléments mentionnés ci-dessus :

- Le Conseil d'Etat envisage-t-il toujours l'atteinte des objectifs de mobilité du plan climat cantonal ?*
- Si oui, quelles sont les mesures de mobilité envisagées afin d'atteindre les objectifs du plan climat cantonal ?*

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Le Conseil d'Etat envisage-t-il toujours l'atteinte des objectifs de mobilité du plan climat cantonal ?

La mobilité est l'un des domaines où la diminution des émissions de gaz à effet de serre (GES) ne va pas encore au rythme souhaité par rapport aux objectifs fixés dans le plan climat cantonal.

L'atteinte des objectifs de réduction des émissions de GES aux horizons 2030 et 2050 nécessite un basculement des usages en matière de déplacements, notamment vers les modes actifs et les transports publics, soutenu par l'électrification des véhicules, une transition urbanistique profonde et un développement cohérent des équipements de mobilité. Pour atteindre ces objectifs, il est en effet essentiel d'adopter des mesures qui influencent les déplacements à tous les niveaux.

Les objectifs climatiques concernent une diminution des kilomètres parcourus en transports individuels motorisés (TIM). Dans cette perspective, le micro-recensement 2021, sur lequel se basent les analyses mentionnées dans la présente question écrite urgente, montrent déjà une évolution positive, puisque le nombre de kilomètres parcourus quotidiennement en TIM par habitant a baissé de plus de 25% depuis 2015. Ces bons résultats ne doivent toutefois pas nous faire oublier que le chemin à parcourir reste encore important, compte tenu du fait que les enquêtes conduites par la Confédération ont été menées en 2021, dans un contexte particulier de pandémie, et que la population ainsi que les emplois ont augmenté durant cette période. Vous trouverez de plus amples renseignements sur ce dernier point dans la publication de l'office cantonal de la statistique (OCSTAT) y relative : [La mobilité des habitants du canton de Genève en 2021](#).

Si oui, quelles sont les mesures de mobilité envisagées afin d'atteindre les objectifs du plan climat cantonal ?

Les mesures envisagées par le Conseil d'Etat sont déjà décrites dans le plan climat actuel et seront précisées dans le plan de mesures 2024-2028 du plan climat 2030, qui sera prochainement présenté.

Les leviers d'action à déployer visent la transformation de notre système de transport multimodal, à travers 3 axes de travail :

- 1) éviter/réduire : cet axe traite la source même du déplacement et sa nature; ce levier questionne les lieux d'origine et de destination et a pour principe de réduire la quantité et la longueur des trajets motorisés;

- 2) reporter : cet axe aborde la manière dont le déplacement est opéré; il concerne le choix modal et vise à augmenter l'usage des moyens de transports alternatifs à la voiture individuelle (mobilités actives, transports collectifs en particulier), au travers d'une offre et d'infrastructures les rendant plus attractifs;
- 3) améliorer : cet axe considère l'efficacité énergétique et les émissions directes des modes de transport au travers des évolutions technologiques, afin de réduire l'empreinte écologique et d'améliorer le taux de remplissage des véhicules, notamment par le biais du co-voiturage.

Ces 3 axes sont repris dans les différentes mesures des plans d'actions pour la période 2024-2028 en matière de transports collectifs, de mobilités actives, de réseau routier, de stationnement et de transport professionnel, qui ont été transmis par le Conseil d'Etat au Grand Conseil et constitueront, une fois l'ensemble adopté par voie de résolutions, la feuille de route des mobilités pour la législature en cours.

La mise en œuvre de ces mesures s'appuie également sur plusieurs lois adoptées par le Grand Conseil. Il s'agit notamment :

- de la loi 13059, du 14 octobre 2022, ouvrant un crédit au titre de subvention cantonale d'investissement de 350 000 000 francs pour participer à l'électrification de la flotte de véhicules des Transports publics genevois (TPG);
- de la loi 13061, du 24 novembre 2022, ouvrant un crédit d'étude de 20 150 000 francs pour le développement d'axes forts vélos d'intérêt cantonal en complément des voies vertes;
- de la loi 13176, du 27 janvier 2023, ouvrant un crédit d'étude de 30 000 000 francs pour le financement des études d'une nouvelle diamétrale ferroviaire régionale nord sud;
- de la loi 13182, du 23 mars 2023, ouvrant des crédits d'étude et d'investissement de 191 640 000 francs et un crédit au titre de subvention cantonale d'investissement de 75 570 000 francs relatifs à la mise en œuvre du projet d'agglomération de quatrième génération (PA4);
- de la loi 13192, du 24 mars 2023, ouvrant un crédit d'étude de 25 000 000 francs pour le financement des études des prochaines étapes de développement du réseau de transports collectifs à l'horizon 2030.

Une coordination étroite avec les différents acteurs du Grand Genève sera par ailleurs nécessaire pour mettre en œuvre les mesures qui permettront de réduire l'impact du trafic pendulaire extra-cantonal. Il s'agit notamment de la

réalisation de nouveaux parcs-relais P+R en France, ainsi que de l'augmentation de l'offre de transports collectifs, notamment par le biais de cars express, pour répondre à la demande interurbaine et dans l'attente de la réalisation de nouvelles infrastructures ferroviaires lourdes et capacitaires.

Ainsi, le réseau de transports publics de Genève et du Grand Genève doit poursuivre son développement, par étapes, pour une montée en puissance tournée vers les besoins des usagers, d'une part pour assurer le report modal nécessaire, et d'autre part pour répondre à l'augmentation des besoins en déplacements (issue de la croissance de la population et des emplois). Les mobilités actives (marche et vélo) sont par ailleurs appelées à jouer un rôle décisif au niveau de l'ensemble des entités territoriales qui composent l'agglomération du Grand Genève. A ce titre, ces modes doivent être encouragés par la création de conditions cadres favorables à leur pratique. Ils constituent également un élément central de la chaîne des déplacements et contribuent à diminuer les nuisances associées ainsi qu'à soutenir la santé publique et la qualité de vie.

Parallèlement, la poursuite de la mise en œuvre de la stratégie de l'électromobilité 2030 permettra de poursuivre le développement des infrastructures de recharges publiques et de favoriser le déploiement des infrastructures de recharges privées. En ce qui concerne les transports publics, la totalité des bus diesel sera supprimée d'ici à 2030 et 100% de la flotte sera exploitée avec des modes propres.

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

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI

Le président :
Antonio HODGERS