



Directive du Conseil d'Etat du 27 août 2014 pour une politique de gestion environnementale de la mobilité

Introduction

Le Système de Management Environnemental (SME) de l'Etat est fondé sur la *loi sur l'action publique en vue d'un développement durable (Agenda21)* du 23 mars 2001 et sur la politique de gestion environnementale de l'Etat, déclinée dans la *Déclaration environnementale du Conseil d'Etat* du 9 janvier 2002.

Le SME vise à réduire les impacts directs et indirects de toutes les activités de l'administration cantonale sur l'environnement. Dès lors, il intègre les déplacements des collaborateurs et collaboratrices ainsi que la gestion environnementale du parc de véhicules de l'Etat comme deux aspects environnementaux significatifs sur lesquels son action se porte.

En 2014, le SME a réalisé le bilan de l'ensemble des mesures du plan de mobilité mises en œuvre entre 2003 et 2013 au sein de l'administration. L'adoption du bilan, le Conseil d'Etat a adopté les fondements d'une politique de gestion de la mobilité durable à l'Etat ainsi que les valeurs et les principes de fonctionnement. et un plan de mesures MultiMobilité.

Bases légales

- Loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 (RS 814.01)
- Loi sur l'action publique en vue d'un développement durable du 23 mars 2001 (A 2 60), notamment les articles 9 et 9A
- Politique de gestion environnementale de l'Etat exprimée par la Déclaration environnementale du Conseil d'Etat du 9 janvier 2002
- Plan de mesures Opair 2013-2016 pour l'assainissement de la qualité de l'air à Genève adopté par le Conseil d'Etat le 27 février 2013
- Arrêté du Conseil d'Etat du 12 mars 2014 relatif à l'intégration de critères de développement durable dans les décisions d'acquisition, de vente et de déconstruction des véhicules de l'Etat

Définitions

La mobilité d'entreprise comprend à la fois les déplacements des collaborateurs - domicile-travail et professionnels - et les véhicules et moyens de transports utilisés.

Un véhicule dans sa définition la plus commune est un moyen de transporter des personnes ou du matériel. Il peut être motorisé ou non, immatriculé ou non. Les principales fonctions du véhicule sont de répondre aux besoins de mobilité et de transport. Il s'agit par exemple de voitures, fourgons, poids lourds, minibus, motocycles, vélos, bateaux, etc.

Or certains véhicules sont considérés comme des véhicules-outils, c'est-à-dire qu'ils ont été fabriqués pour effectuer une tâche précise et que le poste de travail est intégré au poste de conduite du véhicule. Il s'agit par exemple des véhicules de la voirie, des camions de pompier ou encore des voitures de police. Ces véhicules sont avant tout et principalement des outils de travail permettant d'accomplir les prestations et les missions autres que celles de transporter des personnes ou du matériel. Dans ce cas, la politique de gestion environnementale de la mobilité s'attèlera à remplacer les moyens de locomotion – les outils de travail – par des moyens/outils/véhicules plus respectueux de l'environnement. Elle agira sur les achats et les critères environnementaux.

Lorsque par contre, les véhicules (voiture, vélo, bus) sont considérés comme des moyens de déplacement d'un point A à un point B, ils peuvent être remplacés par d'autres. La prestation n'est pas remise en question par le mode ou le moyen de locomotion. Dans ce cas, la politique de gestion environnementale de la mobilité portera ses efforts sur le transfert modal vers les moyens les plus respectueux de l'environnement à savoir la mobilité douce (marche, vélo, vélo à assistance électrique) et les transports collectifs (bus, trams, train), au détriment de la mobilité individuelle motorisée (voiture, motorcycle, véhicules Mobility).

La politique de gestion de la mobilité de l'Etat doit être appréhendée dans le sens d'une multi-mobilité intelligente et réfléchie. D'une part, les moyens et modes de déplacement sont et doivent rester nombreux afin que le choix soit le plus adapté aux besoins (transports de marchandises ou d'élèves, rapidité, fluidité, distance, commodité, etc.). D'autre part, la rationalisation et l'efficacité des déplacements doit également être considérée notamment à travers l'information et la sensibilisation du personnel de l'Etat (utilité du déplacement par rapport à une conférence téléphonique; temps de déplacements selon le mode, etc.).

Objectifs de la politique de gestion environnementale de la mobilité

La plupart des différents outils, moyens et avantages proposés à l'ensemble de ses collaborateurs, en adéquation avec les objectifs poursuivis, sont d'ores et déjà disponibles. Cependant, comme le montre l'analyse au chapitre précédent, il s'agit d'une part de renforcer les mesures existantes à travers de nouvelles propositions permettant d'inciter à un usage accru des modes de mobilité douce et des transports collectifs tant au niveau des déplacements professionnels que pendulaires. D'autre part, il est indispensable d'élargir toutes les mesures à l'ensemble des collaborateurs de l'administration, dont la grande majorité n'en bénéficie pas aujourd'hui et de proposer de nouvelles mesures préservant l'environnement et facilitant le transfert modal.

Enfin il s'agit d'assurer l'information et la promotion des toutes les mesures et modes de déplacements préservant l'environnement, notamment au travers d'une campagne d'information et de sensibilisation d'envergure afin de mobiliser les collaborateurs au changement.

Les objectifs de la politique de gestion environnementale de la mobilité de l'administration cantonale ainsi que les cibles à atteindre sont les suivants:

- diminution de l'impact environnemental des déplacements pendulaires des collaborateurs de l'administration :
 - part modale de la mobilité douce (marche à pied, vélo, VAE) et des transports collectifs (bus, tram, train) égale à 60% des trajets domicile-travail
 - part des collaborateurs ayant acquis un abonnement annuel UNIRESO privé et bénéficiant de la participation (taux de pénétration) égale à 40%
- diminution de l'impact environnemental des déplacements professionnels des collaborateurs de l'administration :

- part modale de la mobilité douce (marche à pied, vélo, VAE) et des transports collectifs (bus, tram, train) égale à 70% des trajets professionnels (hors police et voirie)
- émissions de gaz effet de serre par collaborateur pour les déplacements professionnels égales à 446 keqCO₂/an
- diminution de l'impact environnemental du parc de véhicules de l'Etat, sur l'ensemble du cycle de vie :
 - émissions moyennes de CO₂ des nouveaux véhicules de tourisme et de livraison (hors véhicules police) égale à 110 gCO₂/km
 - part des véhicules électriques et/ou hybrides égale à 10% du parc de véhicules de tourisme et de livraison
 - part des vélos à assistance électrique égale à 35% du parc de véhicules légers (hors véhicules de police)

Principes de la politique de gestion environnementale de la mobilité

Les déplacements des collaborateurs génèrent 23,1% des émissions de gaz à effet de serre de toute l'administration hors construction (18'269 teqCO₂). En effet, le bilan carbone, inventaire des émissions de gaz à effet de serre de l'administration réalisé pour l'année de référence 2008 montre que les déplacements des collaborateurs occupent la troisième position après consommation énergétique des bâtiments (41,9%) et les achats (25,8%).

La majorité de ces émissions (64%) provient des déplacements pendulaires domicile-travail, les déplacements professionnels comptant pour 36%. L'essentiel des émissions est dû à l'utilisation de la voiture, tant pour les déplacements pendulaires (80%) que pour les déplacements professionnels (90%).

A fin 2013, le parc de véhicules de l'Etat pouvant servir à des déplacements professionnels des collaborateurs était constitué de 962 véhicules, dont 467 voitures de tourisme, 214 voitures de livraisons et minibus, 185 motocycles et cyclomoteurs et 96 VAE de service, auxquels il faut ajouter environ 230 vélos traditionnels.

Le plan d'actions environnementales 2012-2020, adopté par le Conseil d'Etat en avril 2011 à la suite du bilan carbone, vise à diminuer l'impact des toutes les activités de l'administration sur l'environnement. Il intègre le plan de mobilité de l'administration cantonale et contient notamment des objectifs relatifs aux déplacements des collaborateurs et au parc de véhicules de l'Etat.

Le plan de mobilité de l'administration cantonale repose sur les principes généraux suivants :

- La politique de gestion de la mobilité trouve son fondement dans le **principe général d'intégration au système de management environnemental de l'Etat**. Elle a une portée environnementale avérée. Elle doit être compatible avec la politique publique F01 « Protection de l'environnement » et le programme F01.01 « management environnemental ». Le plan de mobilité doit donc être prioritairement **orienté vers la préservation de l'environnement**.
- La politique de gestion environnementale de la mobilité, dans une vision systémique et cohérente, se situe **au croisement de deux aspects environnementaux déterminants du système de management environnemental de l'Etat, à savoir les « déplacements » et les « achats »**. En effet, le plan de mobilité couvre non seulement les déplacements professionnels et pendulaires des collaborateurs de l'administration, mais

également la gestion optimale du parc de véhicules à laquelle sont intégrés des critères environnementaux.

- La politique de gestion environnementale de la mobilité agit sur les axes **déplacements professionnels et déplacements pendulaires de façon complémentaire**. Face aux résultats du bilan carbone, l'Etat devrait agir prioritairement sur les déplacements pendulaires. Or il dispose paradoxalement d'une marge de manœuvre moindre en termes de réglementation interne et ne peut qu'offrir des moyens, principalement incitatifs, visant à favoriser les changements de comportements des collaborateurs. L'Etat-employeur est mieux à même de maîtriser son action sur les déplacements professionnels, ayant une obligation de mise à disposition de moyens et comme corollaire une possibilité d'en réglementer leur utilisation.
- Les dépenses liées à la mobilité sont ventilées par politique publique conformément au **principe de budget par politique publique** et à la LGAF. Les investissements sont pris en charge par les services dans le cadre des crédits de programme et les frais de déplacement des collaborateurs sont pris en charge dans le budget de fonctionnement du service auquel le collaborateur est rattaché.
- La politique de gestion de la mobilité de l'administration cantonale s'inscrit dans une **démarche d'amélioration continue** : fixation d'objectifs, mise en œuvre d'actions ciblées, évaluation des résultats et propositions de mesures d'amélioration. Ainsi la politique de gestion de la mobilité concourt à la responsabilité sociétale et environnementale de l'Etat et à son devoir d'exemplarité.

Outre ces principes généraux, la gestion de mobilité est guidée par les principes de fonctionnement et d'organisation suivants :

- Les mesures en faveur d'une mobilité durable font l'objet d'un **déploiement simultané à l'ensemble des services**. Le déploiement par site géographique est écarté au profit d'un déploiement des outils et mesures simultané à l'ensemble des départements et services, dans un but d'équité de traitement. Ce principe ne s'oppose pas à une gestion centralisée de certains moyens au niveau d'une direction générale ou un département. La décision de ce type de centralisation doit être mise en perspective avec la problématique de la mutualisation des moyens et garantir le principe de responsabilisation des services.
- L'organisation de la mobilité est guidée par le principe de **responsabilisation des services et décentralisation de la gestion**. Les modalités et les outils proposés sont gérés par les services, dans un souci de gestion managériale maîtrisée et d'adéquation des moyens aux besoins des services et des métiers/fonctions.
- Le principe de **subsidiarité et proportionnalité des moyens** prévaut. Une priorisation des modes de déplacement est faite sur la mobilité douce (marche, vélos, VAE) et les transports collectifs publics (TPG, CFF). La motorisation individuelle ne vient qu'ensuite (véhicules de service, véhicules en autopartage et véhicules privés).
- La consultation **des services et des entités** concernés est un principe de fonctionnement qui vise la mise en place de mesures qui tiennent compte notamment des spécificités métiers et du principe de la responsabilité de la décision et de la gestion.

Responsabilités des parties prenantes

La mobilité au sein de l'administration est l'affaire de nombreuses parties prenantes. La cartographie est la suivante:

