

## Réduire la longueur des déplacements



Créer les conditions propices à une réduction de la longueur et de la fréquence des déplacements, en repensant l'organisation spatiale et temporelle des activités du territoire

### Enjeux

Sur les 30 km parcourus en moyenne au quotidien par un Genevois<sup>1</sup>, la moitié environ correspond à des déplacements domicile-travail ou liés à l'organisation quotidienne (par ex. école des enfants), tandis que l'autre moitié renvoie davantage à des déplacements dédiés aux achats et aux loisirs. Réduire la longueur et la fréquence de ces déplacements est un enjeu pour le climat, mais aussi pour la qualité de vie.

Cette évolution doit naturellement être envisagée sur le moyen terme, car elle renvoie à des changements structurels dans l'organisation du territoire comme des modes de vie : organisation spatiale mais aussi concordance entre les horaires des différentes activités qui rythment le quotidien, adaptation des modalités de travail, notamment possibilité de télétravail (à domicile ou dans des espaces dédiés sur la commune).

Parallèlement à ces efforts de réorganisation de l'espace et des temps, il s'agit aussi de construire ensemble de nouveaux imaginaires en matière de loisirs, de tourisme et de voyage, pour revaloriser le local et redonner leur valeur d'exception aux voyages longue distance.

### Actions territoriales

- Intégrer les principes de la ville du quart d'heure dans les planifications territoriales (2.1.2)
- Encourager la réduction des déplacements logement-emploi pour les habitants et les employés des entreprises du territoire (2.1.3)
- Contribuer à une stratégie de promotion des loisirs et du tourisme de proximité, dans le cadre d'une approche régionale ou cantonale (2.1.4)
- Proposer un accès à l'administration et à l'offre culturelle en ligne (2.1.5)

### Marges de manœuvre communales

L'organisation du territoire – à l'échelle intercommunale, communale et des quartiers – constitue un levier essentiel pour une réorganisation à long terme des modes de vie.

La Commune dispose par ailleurs de leviers importants pour agir, directement ou en tant que facilitatrice, sur certaines composantes clés de l'organisation quotidienne, telles que les activités scolaires et parascolaires (par ex. via l'adaptation de certains horaires) ou le télétravail (par ex. en facilitant l'accès à des locaux partagés pour les habitants travaillant sur d'autres communes et dont les activités permettent une partie de travail à distance).

Dans le cadre d'une collaboration régionale, elle peut également contribuer à la promotion des activités de loisirs et de tourisme locales.

### Exemplarité communale

- Favoriser la réduction des déplacements logement-emploi et des déplacements professionnels des employés de l'administration (2.1.1)

## Favoriser le report modal dans un souci d'accessibilité universelle



Offrir à toutes et tous la possibilité de recourir au quotidien à des modes de déplacements sécurisés et confortables en alternative aux transports individuels motorisés

### Enjeux

Le report modal, vers les mobilités actives et les transports publics, constitue un levier essentiel pour la réduction des kilomètres aujourd'hui réalisés en transports individuels motorisés. Outre la réduction des consommations de carburants fossiles et des pollutions locales liées au trafic motorisé (air, bruit), cette dynamique est également porteuse de cobénéfices, par ex. au niveau de la santé (via l'activité physique induite par les mobilités douces) ou de la qualité des espaces publics (via la libération d'espaces au bénéfice de surfaces végétalisées).

Impulser des changements durables dans les pratiques de mobilité nécessite toutefois de considérer l'ensemble des motifs de déplacements à satisfaire (pendularité domicile travail, achats, loisirs et tourisme, etc.), et de tenir compte des capacités de toutes les catégories de population. Ainsi, les enjeux de cohabitation entre les modes (notamment entre les différentes mobilités douces), tout comme la recherche de complémentarité entre modes doux et transports publics, apparaissent comme des défis prioritaires, pour lesquels les réponses se situent dans l'offre d'infrastructures et de services, autant que dans l'accompagnement des pratiques au quotidien.

### Marges de manœuvre communales

Du fait de ses compétences en matière d'aménagement des voiries communales et espaces publics, la Commune contribue au développement et à la sécurisation des infrastructures de mobilité douce (voies de circulation et stationnements) ainsi qu'à l'aménagement des arrêts de transports publics et de leurs accès. Elle peut agir à travers l'organisation de la circulation en zone urbaine. Elle peut également, de manière plus indirecte, favoriser les changements pratiques, par ex. en offrant des accompagnements ponctuels pour expérimenter de nouveaux modes de déplacement ou en proposant des soutiens financiers sous forme de subvention.

#### Actions territoriales

- Soutenir la mobilité douce grâce au développement d'infrastructures continues, sécurisées, agréables et à l'aménagement des espaces publics (2.2.2)
- Aménager les accès et les arrêts des transports publics situés sur le domaine public communal pour garantir l'accessibilité universelle, la sécurité et le confort des usagers, et favoriser l'intermodalité (2.2.3)
- Aménager le domaine public communal pour garantir la vitesse commerciale des transports publics (2.2.4)
- Réduire l'impact des transports individuels motorisés sur l'espace public, via l'aménagement des voiries et l'organisation du stationnement. (2.2.5)

- Soutenir le report modal et les mobilités douces par l'accompagnement des changements de pratiques des acteurs du territoire (écoliers, entreprises, personnes âgées, etc.) (2.2.6)

#### Exemplarité communale

- Favoriser le report modal des employés de l'administration par des mesures d'incitation et par la mise à disposition d'équipements (2.2.1)

## Offrir des services de mobilité adaptés aux capacités de chacune et de chacun



Favoriser la mutualisation des vélos et des véhicules, et soutenir une offre locale de services basés sur les modes doux, pour le transport de personnes comme de marchandises

### Enjeux

La réduction des kilomètres en véhicules individuels motorisés va de pair avec une baisse du taux de motorisation, c'est-à-dire du nombre moyen de véhicules par ménage ou par entreprise. Dans ce contexte, la mutualisation des véhicules (autopartage, covoiturage, etc.) permet, lorsqu'il n'y a pas d'alternative satisfaisante au véhicule motorisé, de continuer à bénéficier de certains services spécifiques, tel par exemple que le transport de matériel encombrant. Cette mutualisation permet un usage plus efficient des véhicules mais aussi des infrastructures et des espaces publics dédiés à la mobilité. Elle contribue ainsi à la réduction du trafic comme à celle des besoins de stationnement.

Cette approche n'est en outre pas limitée aux véhicules motorisés. Les systèmes de vélos en libre-service méritent eux aussi d'être développés à l'échelle intercommunale et étendus pour fournir des services spécifiques comme le transport de matériel (grâce à des vélos cargos). Tant pour les vélos que les véhicules, il s'agit de s'assurer de l'accessibilité spatiale mais aussi financière de l'offre pour l'ensemble de la population.

### Actions territoriales

- Développer les vélos en libre-service sur le territoire (2.3.2)
- Promouvoir l'autopartage et le covoiturage (stationnement public et privé ; aménagement des voiries) (2.3.3)
- Dans le cadre des partenariats communaux, soutenir les services de livraison ou de taxi utilisant les modes doux (2.3.4)

### Marges de manœuvre communales

La Commune peut faciliter l'implantation et l'accessibilité des différents services de mobilité (vélo et autopartage, livraison et taxi mode doux, etc.) via l'aménagement des espaces publics et des stationnements. Elle peut également soutenir l'implantation d'une offre sur le territoire, en accompagnant les opérateurs dans le cadre d'une coordination intercommunale.

En parallèle, elle se doit de donner l'exemple à travers son fonctionnement interne (vélopartage entre les employés, recours à l'autopartage pour des déplacements longs non réalisables en transports publics, etc.). Elle peut enfin inciter ses habitants à recourir à ces services, par ex. en diffusant largement les informations sur l'offre proposée, ou en soutenant des actions ponctuelles permettant à la population de tester tel ou tel service à prix réduit sur une période donnée.

### Exemplarité communale

- Développer les vélos en libre-service, l'autopartage et le covoiturage au sein de l'administration (2.3.1)

## Favoriser les motorisations alternatives pour les usages non substituables par les mobilités douces et les transports publics



Intégrer l'évolution des motorisations dans la planification du stationnement, des infrastructures et équipements liés à la mobilité

### Enjeux

L'impact carbone d'un véhicule électrique est en moyenne divisé par deux par rapport à un véhicule thermique, si l'on considère l'ensemble de sa durée de vie (notamment la production des matériaux nécessaires aux batteries)<sup>1</sup>. Au niveau local, les véhicules électriques présentent également un intérêt pour la réduction des nuisances sonores et de la pollution de l'air.

Le changement de motorisation doit toutefois rester une mesure secondaire qui ne peut en aucun cas se substituer au report modal. D'une part, cette option ne résout qu'une partie des problématiques aujourd'hui posées localement par la mobilité (par ex. l'emprise sur l'espace public n'est pas réduite) et tend à accroître la pression sur la demande d'électricité. D'autre part, la réduction des nuisances au niveau local s'effectue en partie au détriment des impacts globaux (matériaux et énergie nécessaires à la production des véhicules).

Il s'agit donc de cibler précisément les véhicules et les usages pour lesquels des motorisations alternatives sont pertinentes (usages non substituables par d'autres modes de déplacement/transport). Il s'agit aussi de limiter les impacts sur la demande en électricité, en adaptant la taille et la puissance des véhicules aux besoins et en recherchant des synergies avec les productions d'énergies renouvelables locales.

### Marges de manœuvre communales

Via l'aménagement des espaces publics, la stratégie du stationnement et les orientations qu'elle fournit pour l'implantation des bornes de recharge électriques, la Commune dispose de leviers importants pour faciliter le recours à des motorisations alternatives, mais aussi pour canaliser les flux de déplacements qui y sont associés (par ex. trafic induit dans un quartier par la présence d'une borne de recharge électrique). Elle peut également donner l'exemple en convertissant à l'électricité les véhicules communaux pour lesquels cette option s'avère pertinente après optimisation des déplacements des collaborateurs.

#### Actions territoriales

- En collaboration avec SIG, anticiper et déployer de manière raisonnée les bornes de recharge pour les véhicules électriques sur le territoire communal (2.4.2)
- Relayer les dispositifs de soutien (subventions cantonales) à la mobilité électrique et sensibiliser habitants et entreprises sur les usages pertinents de celle-ci (2.4.3)

#### Exemplarité communale

- Substituer les véhicules communaux à moteur thermique par des technologies alternatives, en tenant compte du cycle de vie du véhicule (2.4.1)

1- SuisseEnergie, 2020. Incidences environnementales des voitures de tourisme – aujourd'hui et demain;