



## Axe 2: Mobilité

### a. Enjeux

Les émissions de gaz à effet de serre de ce domaine sont liées en premier lieu aux carburants fossiles (essence, diesel) qui représentent la quasi-totalité des consommations énergétiques actuelles pour les véhicules individuels et sont, par ailleurs, une source majeure de pollution de l'air. La substitution des véhicules thermiques par des véhicules électriques n'apporte toutefois qu'une réponse partielle en matière d'émission de gaz à effet de serre. D'une part, l'électricité n'est pas neutre en carbone et, d'autre part, il faut, comme pour les bâtiments, prendre en compte les émissions liées à la construction des véhicules (carrosserie, batterie, équipement électronique). Considérant l'ensemble de ces émissions, l'impact en gaz à effet de serre d'un véhicule électrique apparaît, sur l'ensemble de sa durée de vie, environ 2 fois moins important que celui d'un véhicule thermique<sup>16</sup>. Ainsi, pour atteindre les objectifs de réduction visés à moyen et long termes (-60% d'ici à 2030, -90% d'ici à 2050), il est indispensable de rechercher avant tout une diminution des kilomètres parcourus en véhicules motorisés, ces derniers représentant aujourd'hui 60% des 30 km qu'effectue chaque jour un Genevois (en moyenne annuelle)<sup>17</sup>. Cette diminution passe notamment par un recours accru aux mobilités douces, qui présentent par ailleurs un intérêt pour la santé.

Les stratégies de réduction des kilomètres parcourus et de substitution des modes (du véhicule individuel motorisé vers les modes doux, transports publics ou véhicules partagés) doivent par ailleurs tenir compte des motifs de déplacements. Les options de substitution ne seront en effet pas les mêmes s'il s'agit, par exemple, de déplacements individuels entre le domicile et le lieu de travail, de déplacements avec des enfants (par ex. école et loisir) ou encore de déplacements impliquant de transporter des biens plus ou moins encombrants (par ex. lors d'achats ou de déménagements).

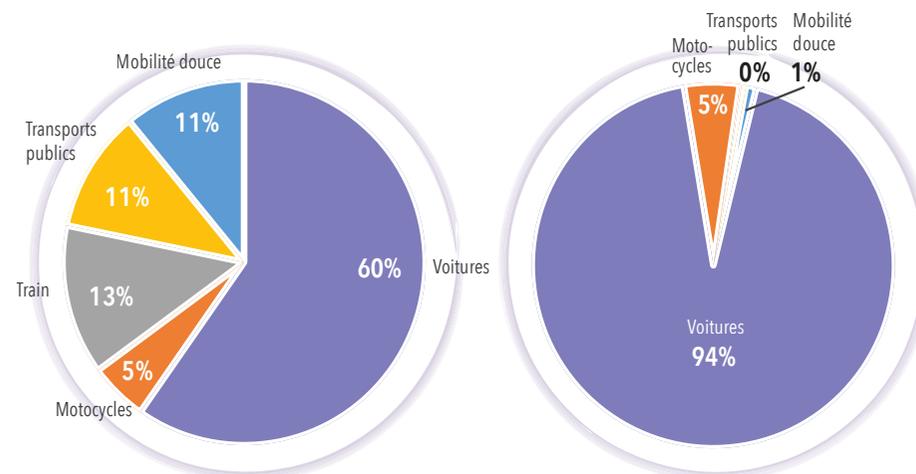


Figure 10 - Répartition des kilomètres parcourus (à gauche) et des émissions de GES (à droite) par mode pour les transports terrestres (selon bilan carbone communal)<sup>18</sup>.

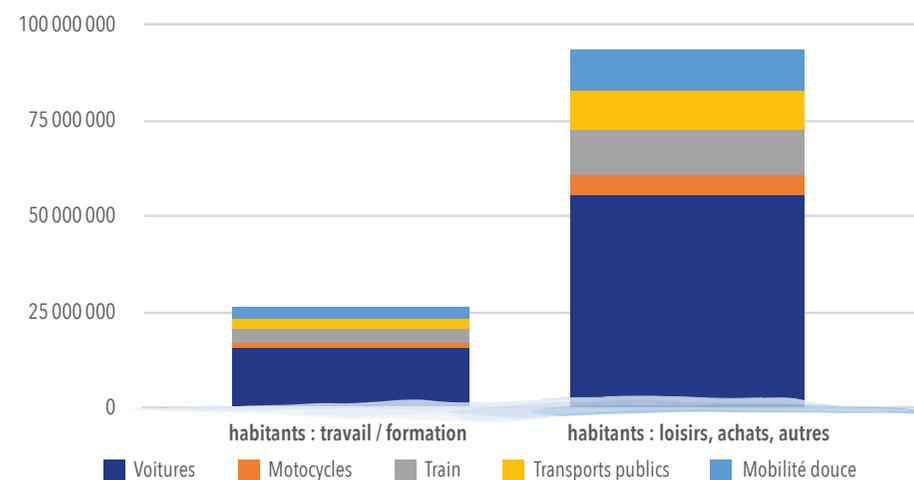


Figure 11 - Répartition des déplacements par motifs et par mode (source : MRMT)<sup>19</sup>.

<sup>16</sup> SuisseEnergie, 2020. Incidences environnementales des voitures de tourisme – aujourd'hui et demain.

<sup>17</sup> Etat de Genève, 2015. Analyse du micro-recensement mobilité et transport 2015

<sup>18</sup> Etat de Genève, 2015. Analyse des résultats du micro-recensement mobilité et transports.

<sup>19</sup> Etat de Genève, 2015. Analyse du micro-recensement mobilité et transport 2015

L'adaptation aux changements climatiques renvoie, en premier lieu, à la conception des voies de mobilité douce (cheminements piétons, pistes cyclables) pour permettre le maintien des déplacements en période de forte chaleur. Mais il faut aussi considérer la contribution importante des véhicules motorisés, des routes et des espaces de stationnement aux effets d'îlot de chaleur. Si le choix des revêtements et les stratégies d'ombrage peuvent contribuer à améliorer la situation, le levier principal demeure la libération d'espaces publics au bénéfice de zones végétalisées et non imperméabilisées.

## b. Objectifs cadres

Selon le Plan climat cantonal 2030 - 2<sup>e</sup> génération<sup>20</sup>, 40 à 50% des déplacements effectués en transports individuels motorisés devront, d'ici à 2030, être substitués par d'autres modes. En matière de mobilité, les objectifs suivants ont ainsi été fixés à cet horizon :

- Réduire de 5% à 10% les kilomètres moyens parcourus en transport individuel motorisé ;
- Réduire d'environ 40% le nombre des déplacements en transport individuel motorisé 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.

## c. Priorités d'action

La réduction des kilomètres parcourus en véhicules individuels motorisés est une condition *sine qua none* pour atteindre les objectifs de réduction des émissions dans le domaine de la mobilité. Dans cette perspective, la priorité doit être donnée aux actions visant, d'une part, la réduction des besoins de déplacements (ou de la longueur de ceux-ci) et, d'autre part, le report vers des modes moins impactants du point de vue du carbone (mobilité douce, transports publics). Il s'agit ensuite d'optimiser l'usage des véhicules motorisés restants (grâce par ex. à l'auto-partage), pour finalement substituer par de l'électricité (ou autre alternative) les motorisations basées sur les énergies fossiles.

## MESURES

- 2.1 Réduire la longueur des déplacements
- 2.2 Favoriser le report modal dans un souci d'accessibilité universelle
- 2.3 Offrir des services de mobilité adaptés aux capacités de chacun
- 2.4 Favoriser les motorisations alternatives pour les usages non substituables par les mobilités douces et les transports publics



<sup>20</sup> Etat de Genève, 2021. Plan climat cantonal 2030, p.37.