

TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISÉS

ENJEUX ET OBJECTIFS DE LA STRATÉGIE CLIMATIQUE

La mobilité constitue une source majeure d'émissions de gaz à effet de serre (environ 30% des émissions locales du territoire genevois). Les transports individuels motorisés (TIM) sont les principaux responsables de ces émissions (près de 400'000 tCO₂e/an émises localement). Ils sont en outre émetteurs de polluants atmosphériques et générateurs de nuisances sonores affectant la santé et la qualité de vie des populations.

Les objectifs de la stratégie climatique viennent compléter ceux de la politique de la mobilité en mettant l'accent sur:

- Le report modal vers les transports en commun et la mobilité douce;
 - L'optimisation de l'usage des véhicules motorisés restants (réservé aux personnes à mobilité réduite, aux déplacements non substituables par d'autres modes, aux usages partagés, etc.);
 - La substitution des véhicules thermiques par des véhicules électriques, moins émetteurs en CO₂.
- Un aménagement du territoire favorable à la réduction des déplacements: «ville des courtes distances»;



RÔLE DE LA COMMUNE ET AXES PRIORITAIRES D'INTERVENTION

Le recours aux transports individuels motorisés est en partie influencé par l'aménagement des voies de circulation et par l'offre de stationnement. Ainsi, bien que la commune ne puisse intervenir sur les flux de déplacements relevant de l'échelle de l'agglomération, elle peut contribuer à réduire l'impact local de ces flux. Elle peut également orienter les comportements de mobilité des habitants et acteurs économiques de son territoire en les accompagnant dans leurs démarches et en leur proposant des offres et services de mobilité.

Les axes prioritaires d'intervention au niveau communal peuvent ainsi être les suivants:

- Orienter l'offre de stationnement (macaron habitant, tarification et règles d'attribution des parkings privés de la commune) de manière à favoriser le report modal et un usage optimisé des transports individuels motorisés.
- Aménager les voies communales de manière à réduire les vitesses de circulation et réaliser des voies de mobilité douce.
- Promouvoir l'électromobilité, notamment en planifiant l'implantation de bornes de recharge sur le territoire.
- Informer les acteurs économiques de leur territoire sur les impacts des TIM, les modes de déplacement alternatifs et leurs bénéfices; accompagner ces acteurs dans la mise en place de plans de mobilité d'entreprises.
- Favoriser la mise en place d'espaces de coworking sur leur territoire, notamment aux interfaces de transports publics et à proximité des P+R.
- Proposer des services de mobilité (vélo partage, auto-partage, etc.).
- Offrir des subventions pour favoriser le report modal (vélos à assistance électrique, abonnements TPG, CFF, etc.).
- Mettre en place un plan de déplacements exemplaire au sein de l'administration communale.

PLAN DIRECTEUR COMMUNAL (PDCom)

En tant que planification directrice, le PDCom offre l'occasion à la commune de:

- Définir, en tenant compte des spécificités de son territoire, des axes d'intervention en faveur d'une réduction de l'impact CO₂ des TIM.
- Décrire, et si possible spatialiser, les mesures relevant de l'échelle communale (dont la mise en œuvre peut s'effectuer en collaboration avec le canton). Par exemple:
 - ◇ Gestion des parkings privés de la commune en tenant compte du taux d'occupation des véhicules et de leur motorisation (macarons, horodateurs, règles d'attribution, etc.);
 - ◇ Facilitation des démarches de la Fondation des parkings et du canton concernant le positionnement et l'aménagement de P+R, pour renforcer l'interface entre les transports en commun et les modes doux;
 - ◇ Aménagement des voiries communales, en application de la *loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE)*;
 - ◇ Planification globale des bornes de recharge électriques sur le domaine public;
 - ◇ Élaboration d'un schéma cyclable communal en déclinaison du schéma cantonal et d'une stratégie communale en faveur des espaces publics.

PLANS LOCALISÉS DE QUARTIER (PLQ) ET AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE

Le PLQ constitue le niveau adéquat pour:

- Quantifier et mettre à disposition des places de stationnement liées aux bâtiments; il s'agit d'utiliser les marges de manœuvre *du règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RPSFP)* pour diminuer l'offre de stationnement, en particulier pour les pendulaires.
- Prévoir l'implantation de bornes de recharge pour les véhicules électriques.
- Allouer des surfaces pour les services de proximité; la commune pourra allouer (lorsque les surfaces lui appartiennent ou relèvent de son domaine public) ou favoriser l'allocation d'une partie des surfaces à des espaces de co-working ou des activités relevant de l'économie servicielle (autopartage par exemple).

La mise en œuvre effective de ces mesures sera construite notamment dans le cadre des préavis donnés par la commune sur les autorisations de construire.

ESPACES PUBLICS

L'objectif est de mettre en place des mesures favorables aux transports publics et à la mobilité douce, et de réduire l'espace dévolu aux transports individuels motorisés:

- Requalifier des espaces publics en vue d'en améliorer la qualité de séjour.
- Améliorer les accès en mobilité douce aux arrêts de transports publics.
- Aménager les arrêts des transports publics avec des services complémentaires (stationnement vélos, consignes, etc.).
- Prioriser les modes doux dans les voies de circulation.



POUR ALLER PLUS LOIN / ACTIONS EXEMPLAIRES

[Stratégie de l'électromobilité 2030](#), Office cantonal de l'environnement

[Mise à disposition de vélos](#), Genève-roule

[Guide pour la mise en place de plans de mobilité dans les entreprises](#), guichet unique pour les plans de déplacement d'entreprises Office cantonal des transports

[Ziplo](#), plan de mobilité de la zone industrielle de Plan-les-Ouates

[Léman covoiturage](#), plateforme de covoiturage pour le bassin lémanique

Capteurs de stationnement mis en place sur les villes de Genève et de Carouge