



Renforcer le transfert modal vers la mobilité douce

Objectif CO₂: 45'000 à 50'000 tCO₂e

→ **2023** : Mettre en œuvre le PAMD 2019-2023 et élaborer le PAMD 2024-2027 en intégrant les nouveaux objectifs

2023 → **2030** : Poursuivre l'amélioration des infrastructures et l'aménagement du reste du réseau

Enjeux

Dans le canton de Genève, la part modale de la mobilité douce (marche, vélo, vélo à assistance électrique) représentait 33 % des déplacements en 2000, 41 % en 2005, 42 % en 2010 et 43 % en 2015.

Les déplacements à pied et à vélo ont encore un potentiel important dans les zones urbaines centrales et dans la couronne urbaine, mais sont également appelés à se développer pour les déplacements en échange avec le centre-ville voire même dans la périphérie, renforcés par une utilisation combinée avec les transports collectifs et par le vélo à assistance électrique.

En 2015, plus de 50 % des déplacements effectués en voiture portent sur des distances inférieures à 5 km (30 % font moins de 3 km). Or, pour ces distances, le vélo est très souvent le moyen de déplacement le plus rapide. Quant au vélo électrique, il permet de parcourir aisément des distances jusqu'à 10 km, voire 15 km dans certain cas. Les comptages en 2019 ont montré que 31 % des cyclistes utilisent un VAE. Si on se réfère à la structure actuelle des déplacements tout en tenant compte des potentiels susmentionnés, le nombre de déplacements effectués en mobilité douce pourrait augmenter de plus de 20 %.

En terme de distances parcourues, le vélo (et le VAE) présente le potentiel le plus important, de l'ordre de 50 % d'augmentation à l'horizon 2030.

Alors qu'il reste à équiper 395 km sur le réseau cyclable d'intérêt cantonal, le plan d'actions de la mobilité douce 2019-2023 (PAMD) prévoit déjà 50 km de nouveaux aménagements cyclables et 90 km d'améliorations sur des aménagements existants.

Les évolutions du PAMD pour la période postérieure à 2023 devront prévoir l'aménagement du reste du réseau cyclable pour répondre à la LMD (H1 80) qui concrétise l'initiative 141.

Description

- Renforcer le transfert modal vers les modes doux afin d'augmenter leur part modale de 5 % pour atteindre 48 % à l'horizon 2030 et intégrer cet objectif dans les évolutions du PAMD pour la période postérieure à 2023.
- Augmenter le nombre d'infrastructure et améliorer les infrastructures existantes (augmenter les espaces dédiés à la mobilité douce, développer et sécuriser le réseau existant, multiplier le stationnement vélo sécurisé notamment sur les sites d'interface avec les autres modes de déplacement, généraliser la signalisation spécifique pour les cyclistes notamment les feux aux carrefours, etc.).
- Développer un réseau d'espaces publics de qualité permettant d'augmenter le nombre de déplacements effectués en mobilité douce, rabattant vers les interface de TC et favorisant la ville des courtes distances.
- Mener des actions de sensibilisation et de promotion (cours de vélo/vélo électrique pour différents publics cibles, promotion de la mobilité combinée, etc.), pour différents publics cibles y compris scolaires.
- Proposer des offres complémentaires (système de vélos, VAE et vélos cargos en libre-service, voies rapides pour les cyclistes, ondes vertes pour vélos, ascenseurs pour franchissement de niveaux, etc.).

Effets induits

- Meilleure qualité de l'air
- Lutte contre la sédentarité
- Effets favorables sur la santé
- Fluidification du trafic
- Gain de productivité

Périmètre d'application

Canton de Genève et Grand Genève



Renforcer le transfert modal vers les transports en commun

Objectif CO₂: 390'000 à 430'000 tCO₂e (y c. les nouvelles infrastructures TC mises en service depuis 2015)

→ **2024** : Mettre en œuvre le PATC 2020-2024. Élaborer le PATC 2025-2029 en intégrant les nouveaux objectifs. Planifier le développement de l'offre ferroviaire

2024 → 2030 : Développer l'offre de TC urbains et interurbains, dans l'attente du développement du réseau ferroviaire

Enjeux

Dans le canton de Genève, la part modale des transports publics représentait 13 % des déplacements en 2000, 14 % en 2005, 15 % en 2010 et 17 % en 2015.

Les déplacements en transports publics ont encore un potentiel dans les zones urbaines centrales et dans la couronne urbaine, mais sont également appelés à se développer pour les déplacements en échange avec le centre-ville et depuis la périphérie en lien avec les nouvelles offres ferroviaires.

En 2015, plus de 50 % des déplacements effectués en voiture portent sur des distances inférieures à 5 km (30 % font moins de 3 km). Bien que pour ces distances la mobilité douce et principalement le vélo, soit à privilégier, ce mode ne peut pas être exclusif. Il en est de même pour les déplacements inférieurs à 15 km qui ne pourront pas être reporté en intégralité sur les vélos avec ou sans assistance électrique. Au-delà de cette distance, ce sont essentiellement les transports publics qui pourront répondre à la demande en déplacement, notamment au travers d'une offre ferroviaire régionale et des services grandes lignes en direction de la Suisse, de la France, mais aussi de l'Italie. Si on se réfère à la structure actuelle des déplacements tout en tenant compte des potentiels susmentionnés, le nombre de déplacements effectués en transports publics devrait augmenter de plus de 25 % en 2030 et de 50 % en 2050. En tenant compte d'un taux d'élasticité à 0.5, cela veut dire que l'offre devrait doubler d'ici 2050. En matière d'offre ferroviaire, il s'agira même d'atteindre un facteur de l'ordre de près de 3 en 2050 par rapport à 2020 (en prenant en considération la mise en service du Léman express).

Le PATC 2020-2024 prévoit déjà une augmentation de l'offre de l'ordre de 20 % par rapport à 2015.

Description

- Augmenter de plus de 50 % à l'horizon 2030, et de 100 % à l'horizon 2050 l'offre en TC urbains (lignes urbaines et régionales) par rapport à 2015, grâce à une amélioration de la vitesse commerciale (mise en place de sites propres, augmentation de la distance inter-arrêts, priorité aux feux, ...), l'augmentation des cadences et le changement de matériel roulant (bus bi-articulés, tramways).
- Planifier le développement d'une offre ferroviaire régionale permettant d'une part d'augmenter l'offre du Léman Express et d'autre part d'étendre sa couverture dans les secteurs qui ne sont pas encore desservis par le train, pour un horizon de mise en service situé en 2050.
- Développer une offre de bus express interurbains notamment pour desservir la périphérie transfrontalière et dans l'attente du développement ferroviaire dans les zones aujourd'hui non couvertes.
- Développer un réseau d'espaces publics de qualité permettant un rabattement en mobilité douce sur des distances allant jusqu'à 1 km.
- Développer des services de mobilités favorisant la multimodalité (mobilité de partage, rattachement à l'offre de base des opérateurs traditionnels, ...).
- Intégrer ces objectifs dans les évolutions du plan d'actions des transports collectifs pour la période postérieure à 2024.

Effets induits

- Meilleure qualité de l'air
- Lutte contre la sédentarité
- Effets favorables sur la santé
- Fluidification du trafic
- Gain de productivité

Périmètre d'application

Canton de Genève et Grand Genève



Mettre en œuvre des services de mobilité (Smart Mobility)

Objectif CO₂ : 75'000 à 90'000 tCO₂e

→ **2023** : Développer l'outil de calcul des GES. Intégrer les nouveaux objectifs dans la révision du plan d'action du stationnement 2020-2025

2023 → 2030 : Créer une centrale de mobilité ; Mettre en place un service de voiture partagée

Enjeux

Le canton de Genève est confronté à de nombreuses nuisances liées au trafic motorisé et impactant la qualité de vie des citoyens, l'économie locale, l'environnement et le climat. Actuellement, 45 % des genevois-es qui se rendent au travail le font en transport individuel motorisé.

Dans Mobilités 2030, de nombreux objectifs contribuent à une réduction des émissions de gaz à effet de serre : stratégie multimodale, développement des transports publics, réduction significative du trafic individuel motorisé au centre, encouragement à la mobilité douce.

La mobilité future devra trouver de nouvelles solutions en développant une approche coordonnée, transversale et multidisciplinaire, visant également à optimiser l'utilisation de la voirie.

Cette mobilité « intelligente » privilégiera la multimodalité associée à un réel changement des comportements : travail à distance, utilisation d'espaces de coworking, développement de plans de mobilité, organisation de vidéo-conférences, etc. mais aussi au regard des déplacements liés aux loisirs ou aux achats.

L'augmentation de la capacité des P+R (env. +100 % à l'horizon 2027 sur le Grand Genève) permettra également de favoriser la multimodalité et réduire les prestations kilométriques effectuées en TIM.

En revanche, il est actuellement très difficile d'évaluer le gain en termes de gaz à effet de serre d'une action relative à la mobilité, par exemple suite à la création d'une nouvelle ligne de bus, ou la création d'un kilomètre de piste cyclable. Afin de pallier cette lacune, le développement d'un outil ou l'adaptation d'un outil existant, s'avère nécessaire.

Description

- Développer un outil permettant de traduire en GES l'impact des actions de mobilité, ou adapter un outil existant.
- Créer une centrale de mobilité visant à proposer plusieurs scénarios de déplacement avec leur impact en matière environnemental (« bilan carbone »).
- Explorer les pistes pour réduire les prestations kilométriques effectuées en TIM en :
 - Favorisant les différents modèles organisationnels (travail à distance, auto-partage, co-voiturage, etc.) et encourager leur mise en œuvre,
 - Favorisant la mobilité « intelligente » (recours au numérique, à la géolocalisation, etc.) et encourager sa mise en œuvre,
 - Orientant les automobilistes vers les places disponibles principalement en ouvrage et dans les P+R, pour éviter des circulations inutiles.
- Augmenter la capacité des P+R pour limiter l'entrée des véhicules en ville.
- Intégrer les nouveaux objectifs dans la prochaine révision du plan d'actions du stationnement.
- Mettre en œuvre un service de voiture électrique partagée en lien avec les TPG.
- Mettre en œuvre des dispositions pour obtenir les données des véhicules (floatingcar data).

Effets induits

- Meilleure qualité de vie
- Fluidification du trafic
- Gain de productivité
- Meilleure qualité de l'air
- Effets favorables sur la santé
- Développement des nouvelles compétences professionnelles

Périmètre d'application

Canton de Genève et Grand Genève



Remplacer 100 % du parc de véhicules diesel des transports en commun

Objectif CO₂ : 20'000 à 25'000 tCO₂e

→ 2024 : 52 %

2024 → 2030 : 100 %

Enjeux

Pour préserver le climat, les transports en commun sont largement préférables aux transports individuels motorisés.

Entre 1990 et 2018, le nombre de voyages réalisés en transports collectifs a augmenté de 114 %. En 2005, 56'000 personnes possédaient un abonnement UNIRESO, elles étaient plus de 121'000 en 2018.

En 2018, les autobus diesel en circulation ont parcouru 14'900'000 km soit 62 % des kilomètres produits totaux. À l'horizon 2024, le Plan d'Actions des transports collectifs prévoit que les kilomètres produits par les véhicules diesel passe à 48 % des kilomètres produits totaux.

Cette répartition sera totalement revue à l'horizon 2030 puisqu'il est prévu que 100 % de la flotte soit exploitée avec des modes propres.

La suppression du nombre de bus diesel permettrait de réduire de façon significative les émissions de gaz à effet de serre générées par les transports collectifs. À titre d'exemple, l'électrification de la ligne 23 en TOSA permet d'économiser quelque 410'000 litres de diesel par rapport à une ligne thermique, soit plus de 1'000 tonnes de CO₂ par an.

Description

- Électrifier les lignes d'autobus/d'autocars diesel circulant en zone urbaine.
- Évaluer les différents types de véhicules à propulsion alternative au diesel (électriques, hybrides, TOSA, biogaz...) notamment pour les lignes régionales cantonales et les lignes transfrontalières urbaines et interurbaines.
- Supprimer l'utilisation du 100 % diesel dans les transports en commun.

Effets induits

- Meilleure qualité de l'air
- Effets favorables sur la santé
- Réduction des nuisances sonores

Périmètre d'application

Canton de Genève et Grand Genève



Accélérer le développement de l'électromobilité

Objectif CO₂ : 80'000 à 100'000 tCO₂e

→ **2023** : Instaurer des mesures d'aide à l'achat pour les véhicules électriques et hydrogènes. Dimensionner l'infrastructure de recharge et poursuivre son implantation

2023 → 2030 : Intensifier l'installation de l'infrastructure de recharge publique

Enjeux

La fiche électromobilité concerne deux types de véhicules : les deux roues (motos et scooters) et les voitures de tourisme. L'électromobilité inclut tous les véhicules à moteur électrique alimenté par des batteries ou par une pile à combustible à hydrogène. Les véhicules de transport de marchandises sont l'objet de la fiche 2.6 « Réduire de 60 % les émissions du transport des marchandises ». La technologie hydrogène issue de production renouvelable doit être également soutenue.

L'État instaure une veille technologique sur l'évolutions de toutes les technologies non émissives.

Les véhicules électriques peuvent contribuer à diminuer les émissions de GES d'autant plus que le mix électrique genevois est 100 % renouvelable, atténuer la dépendance aux carburants importés, améliorer la qualité de l'air tout en réduisant les nuisances sonores.

Il est admis à ce jour que les véhicules 100 % électriques rechargeables présentent une empreinte climatique environ 50 % inférieure à leurs équivalents thermiques. La transition complète du parc cantonal de véhicules vers l'électromobilité ne suffira donc pas à atteindre les objectifs climatiques fixé par le PCC même pour 2030. Il faut donc viser à l'horizon 2050 une mobilité 100 % électrique et hydrogène accompagnée d'une diminution drastique de la mobilité individuelle motorisée et du parc de véhicules.

Aujourd'hui, les véhicules électriques représentent moins de 1 % du parc automobile genevois. Pour atteindre les objectifs de réduction, le taux d'électrification du parc de véhicules restant devra atteindre environ 40 % en 2030 et 100 % en 2050.

La fixation d'une date limite pour l'interdiction de l'immatriculation des véhicules thermiques constituerait un levier important pour accélérer la transition vers des technologies de propulsion moins émissives. Elle ne pourra cependant se décider qu'au niveau national. Le canton de Genève devra avoir un rôle incitatif auprès des instances fédérales pour soutenir cette mesure.

Description

- Atteindre ~40 % de véhicules électrique dans le parc automobile genevois à l'horizon 2030 et 100 % à l'horizon 2050.
- Viser l'interdiction des nouvelles immatriculations de véhicules thermiques au plus tard en 2030 et si possible dès 2025 (compétence fédérale).
- Instaurer une mesure temporaire d'aide à l'achat des véhicules électriques. Cette mesure devrait être conditionnée à un suivi de l'évolution du coût total de possession (TCO) électrique/thermique et à la puissance des batteries.
- Instaurer une aide à l'achat pour les véhicules utilitaires légers et taxis électriques (voire fiche action 1.2 PAM).
- Analyser l'opportunité et mettre en place une aide au retrofitting des véhicules thermiques.
- Dimensionner et installer une infrastructure de recharge publique compatible avec le développement attendu de l'électromobilité en 2030 et la réduction des transports individuels visé à l'horizon 2050 au regard des objectifs du PCC.
- Sensibiliser et accompagner au changement.

Effets induits

- Meilleure qualité de l'air
- Effets favorables sur la santé
- Réduction des nuisances sonores

Périmètre d'application

Canton de Genève et Grand Genève



Réduire les émissions du transport des marchandises

Objectif CO₂: 130'000 à 150'000 tCO₂e

→ **2023** : Mettre en œuvre le PAM 2019-2023 et élaborer le PAM 2024-2027 en intégrant les nouveaux objectifs du PCC

2023 → 2030 : Participer à la mise en œuvre du projet cargo souterrain en vue de son lancement en 2031

Enjeux

Près de 10.6 millions de tonnes (Mt) sont transportées sur la route dans le canton par des véhicules immatriculés en Suisse en 2013. La majeure partie (9.4Mt) est transportée par des véhicules lourds (>3.5 tonnes), tandis que 1.2Mt le sont par des véhicules légers. Enfin, 1.2Mt sont transportées par voie ferroviaire.

Près de la moitié des marchandises circulant sur le territoire cantonal appartient à la catégorie « minerais métalliques, pierres, terres et autres produits d'extraction », reflétant l'importance des débris de chantier dans le canton.

La part du rail reste relativement congrue, puisqu'elle se monte à 25 % du volume transporté de/vers le reste de la Suisse. En prenant en compte les marchandises transportées à l'intérieur du canton et de/vers l'étranger, cette proportion baisse à 7 %. Cela pose la question du potentiel de développement des pôles multimodaux et du rail en particulier, qui permet de desservir jusqu'au centre-ville.

Par ailleurs, du fait des restrictions moins importantes sur les véhicules légers, on observe une tendance à l'accroissement de l'utilisation de ce type de véhicule. Par contre, leur contribution aux prestations de transport en termes de volume est faible, vu leur modeste capacité de charge, ce qui les rend moins efficaces en terme d'émissions carbonées.

Le transport de marchandises représente un peu plus de 20 % des émissions de GES alors qu'il représente moins de 10 % des flux de véhicules.

Description

- Optimisation du transport de marchandises, voire le transfert d'une partie du flux vers d'autres modes de locomotion plus sobres en carbone :
 - En amont, favoriser le fret ferroviaire
 - Sur le dernier kilomètre, inciter à l'utilisation de vélos-cargos pour le transport professionnel s'y prêtant.
- Mettre en place des mécanismes incitatifs pour promouvoir les véhicules à faibles émissions (bonus-malus ; taxe sur les VUL jusqu'à 3,5 t, ...) (cf. action 1.2 du PAM).
- Créer une plateforme logistique dans le centre-ville afin de mutualiser les flux entre professionnels (cf. action 1.5 du PAM).
- Créer des sas livraisons, consignes et points relais (cf. actions 2.1 et 2.2 du PAM).
- Améliorer le bilan environnemental lié à l'approvisionnement et à la gestion des déchets de chantier, en particulier pour les matériaux d'excavation (cf. actions 4.1, 4.2 et 4.3 du PAM).
- Explorer le potentiel du projet de cargo souterrain en collaboration avec la Confédération.
- Intégrer les nouveaux objectifs climatiques dans les évolutions du PAM pour la période postérieure à 2023.

Effets induits

- Meilleure qualité de vie
- Meilleure qualité de l'air
- Effets favorables sur la santé
- Développement de nouvelles compétences professionnelles

Périmètre d'application

Canton de Genève et Grand Genève



Promouvoir les plans de mobilité pour les entreprises et les collectivités publiques

Objectif CO₂ : Mesure transversale

→ 2021 : Adaptation de la législation

2021 → 2030 : Mise en œuvre de la nouvelle législation

Enjeux

La mobilité pendulaire effectuée en voiture, souvent en autosolisme, contribue fortement à saturer les infrastructures routières du canton. De plus la mobilité pour le motif travail constitue un poste important dans les émissions de GES à l'échelle du Grand Genève. De même les déplacements professionnels sont aussi un enjeu dans ce domaine.

Ainsi, il est nécessaire de promouvoir les plans de mobilité au sein des entreprises, des organisations et des collectivités publiques pour contenir les déplacements effectués en voiture. Dans ce cadre, il s'agit principalement d'intervenir sur la tarification du stationnement et la promotion des modes de transports alternatifs à la voiture.

En effet, le stationnement constitue un levier d'action important pour influencer le choix du mode de transport utilisé. Les enquêtes montrent que les actifs disposant d'une place gratuite utilisent dans 45 % des cas leur voiture alors qu'ils ne sont plus que 33 % lorsque la place est payante. Elles mettent en évidence que, suivant les secteurs, les places mise à disposition gratuitement par les employeurs peuvent aller jusqu'à 85 % de l'offre de stationnement.

L'État doit également s'améliorer en matière de tarification du stationnement pour inciter ces usagers à utiliser d'autres modes de transports mais également en restreignant la mise à disposition de places de stationnement pour les collaborateurs.

Cette disposition, outre la logique d'égalité de traitement entre le secteur public et le secteur privé, s'appuie sur une disposition inscrite dans la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) qui a introduit une obligation d'exemplarité pour l'État et les IDP, notamment en réduisant les possibilités de stationnement en entreprise.

Les modes alternatifs sont quant à eux un outil à ne pas négliger (covoiturage, mobilité douce), tout comme les nouvelles pratiques de travail (télétravail, nomadisme, vidéoconférence...).

Description

- Mettre en œuvre des plans de mobilité exemplaires pour les offices étatiques. Il s'agit notamment de :
 - Revoir le dispositif de gestion des parkings de l'État
 - Proposer une augmentation du montant de la participation étatique pour les abonnements transport public
 - Poursuivre le développement des nouvelles pratiques de travail (nomadisme, télétravail...) comme de déplacement (covoiturage, autopartage...)
- Promouvoir le déploiement des plans de mobilité auprès des entreprises, des communes, des IDP et des organisations internationales
- Accompagner les entreprises genevoises au moyen du guichet unique : www.planmobilite@etat.ge.ch
- Rendre obligatoire les plans de mobilité pour les entreprises s'implantant dans des constructions nouvelles
- Créer un label certifiant les plans de mobilité ayant un effet significatif sur la diminution des kilomètres parcourus en voiture individuelle privée pour se rendre au travail comme pour traiter des déplacements professionnels inhérents à certaines activités.
- Selon les effets de ces mesures, envisager éventuellement l'instauration d'une nouvelle taxe d'orientation pour les entreprises n'ayant pas mis en place un plan de mobilité.

Effets induits

- Augmenter l'efficacité des mesures des fiches 2.1 à 2.6

Périmètre d'application

État de Genève, Grand État et canton de Genève



Mettre en œuvre une tarification de la mobilité basée notamment sur son impact environnemental

Objectif CO₂ : Mesure transversale

→ 2023 : Modifier l'impôt sur les véhicules à moteur

2023 → 2030 : Participer au projet pilote de tarification de la mobilité

Enjeux

40 % des déplacements entre 1 et 5 kilomètres sont faits en voiture et ils représentent 10 % des kilomètres parcourus. Les déplacements entre 1 et 10 km représentent 23.5 % des kilomètres parcourus mais correspondent à près de 80 % du nombre de déplacements effectués par les genevois.

Le coût du déplacement entre dans l'équation que chacun fait au moment de choisir le mode de transport qu'il va utiliser. Dans cette perspective, le péage urbain, vise à rendre l'usage de la voiture particulière moins automatique. Il s'agit de faire appel à la raison économique (augmenter les coûts ou les temps de déplacement) tout autant que de rompre l'habitude et obliger à une remise en balance des différents modes.

Les habitudes de déplacements dans le Grand Genève ne sont pas homogènes. Le niveau d'offre en transports public et les aménagements cyclables sécurisés expliquent en partie ces différences, mais la disponibilité d'une place de stationnement à destination est vraisemblablement un facteur important. En effet, l'accès à une place de parking sur le lieu de destination a clairement une influence sur le mode de transport. La question du stationnement, public ou privé, est donc centrale dans la politique de report modal. C'est un levier fort pour agir sur les déplacements notamment pendulaires.

La politique de gestion du stationnement dans les parkings de l'État a d'ailleurs été modifiée en novembre 2020 afin de favoriser le report modal (suppression des abonnements des pendulaires) et de privilégier les habitant-e-s, notamment à l'aide d'une adaptation de la tarification.

L'adaptation du prix du péage en fonction de son occupation et des émissions du véhicule peuvent également optimiser l'usage de la voiture et améliorer son bilan carbone.

Description

- Rendre le stationnement des pendulaires plus contraignant. Plan mobilité entreprise, révision de la tarification des parkings à l'image de ce qui a été fait par l'État en novembre 2020, ...
- Mettre au point les modalités de mise en œuvre des mesures de tarification de la mobilité (Mobility pricing) dans le cadre d'un projet pilote mené en collaboration avec la confédération
- Intégrer des mesures de restriction de circulation pour les véhicules les plus polluants
- Modifier l'impôt sur les véhicules à moteur: bonus-malus; taxe sur les véhicules lourds, ... sur la base d'une redevance adaptée aux prestations kilométrique effectuées par les véhicules

Effets induits

- Augmenter l'efficacité des mesures des fiches 2.1 à 2.6

Périmètre d'application

Canton de Genève et Grand Genève



Réduire les émissions de GES dues au trafic aérien des résident-e-s genevois-es

Objectif CO₂: ~200'000 tCO₂e (réduction des émissions et éventuelle compensation)

→ 2023 : Établissement d'un plan d'action

2023 → 2030 : Mise en œuvre des mesures

Enjeux

Selon la méthode utilisée dans le Bilan carbone territorial du canton de Genève, qui calcule les émissions du trafic aérien au départ de Genève en considérant les émissions sur la totalité de la distance des vols, les émissions de GES liées au trafic aérien en 2012 s'élevaient à 1'545'000 tCO₂e* (déplacement de personne et fret inclus). Toutefois, vu la dimension régionale de l'AIG, les émissions imputables aux résident-e-s genevois-es représentent environ 22 % du total, soit 340'000 tCO₂e.

En 2018, sous l'impulsion du PCC, une sous-commission CO₂ de la CCLNTA a été créée. Chargée de suivre l'évolution des GES générés par le trafic aérien, cette sous-commission s'est réunie à plusieurs reprises entre 2018 et 2020 afin notamment d'examiner les actions possibles pour stabiliser au niveau de 2014 les émissions de gaz à effet de serre du trafic aérien à Genève d'ici 2030 sans compromettre l'activité économique de la région conformément à l'objectif fixé dans le volet 2 du PCC.

Les nombreuses mesures et pistes qui ont été envisagées par la sous-commission pour réduire les émissions de GES dues au trafic aérien se sont révélées être essentiellement hors du périmètre d'influence et de compétences de celle-ci ou de l'aéroport en tant que tel. Pour ne citer que quelques exemples: augmentation de l'utilisation de kérosène renouvelable, incitation réglementaire pour le renouvellement de flottes d'avions de nouvelle génération, développer des liaisons en train de nuit, diminuer le prix des billets de train sur les destinations en concurrence avec l'avion, etc.

Les conclusions de cette première étape indiquent que seule une entité comprenant des représentants des parties prenantes compétentes en la matière serait à même de poursuivre les réflexions de la sous-commission afin d'approfondir les pistes de mesures envisagées et élaborer des actions concrètes visant à diminuer les émissions de GES du trafic aérien.

Description

- Réorienter les travaux de la sous-commission vers le suivi de la mise en œuvre de la stratégie CO₂ de Genève Aéroport dans son périmètre d'influence pour les émissions du trafic aérien.
- Poursuivre le suivi annuel des émissions de CO₂ du trafic aérien sur la base de la méthode de calcul de l'OFAC.
- Étudier les possibilités de créer une entité ad hoc incluant des représentants de Genève Aéroport, du canton, des compagnies aériennes, de l'OFAC et les exploitants de lignes de train (CFF et SNCF).
- Évaluer précisément les mesures déjà envisagées en terme de diminution des émissions de GES et idéalement d'impact économique.
- Définir un mécanisme de compensation en prenant en considération les mesures déjà prises par les compagnies aériennes pour compenser leurs émissions.

Effets induits

- Meilleure qualité de l'air
- Effets favorables sur la santé
- Réduction des nuisances sonores

Périmètre d'application

Canton de Genève et Grand Genève

* La méthode utilisée dans le Bilan carbone territorial comprend les émissions indirectes liées au transport, l'extraction et la transformation du carburant. Selon les données OFAC, les émissions directes de GES du trafic aérien pour 2012 sont de 1'279'200 tCO₂e. Genève Aéroport utilise cette valeur de référence pour établir son bilan annuel de suivi des émissions du trafic aérien.