Groupe thématique Énergie & Climat des Vert-e-s (GTEC)

Position du GTEC sur la place des véhicules électriques à Genève

La question de la place des véhicules électriques à Genève a été plusieurs fois soulevée au GTEC (faut-il les bannir complètement, en tolérer l'usage en remplacement des véhicules à moteur, etc. ?). Le GTEC s'est donc saisi de cette problématique et l'a traitée lors de quatre rencontres entre novembre 2020 et mars 2021, dont deux fois dans des séances communes avec le GT Mobilité. Il est ressorti de ses travaux qu'il faut parler de la place des véhicules électriques en lien avec la mobilité que les Vert-e-s défendent à Genève. Les documents qui font foi aujourd'hui ne traitent pas des véhicules électriques (https://verts-ge.ch/themes/environnement/mobilite/).

En conséquence, le GTEC propose d'inclure les véhicules électriques dans le programme des Vert-e-s en précisant qu'en ce qui les concerne, le principe directeur est le suivant :

Transfert modal + Sortie des moteurs fossiles => Parc de véhicules résiduels 100% électriques

Transfert modal

Les Vert-e-s veulent continuer d'encourager le transfert des modes de déplacement : diminution du trafic automobile, augmentation du recours aux transports publics et mobilité douce.

Angle local : Les véhicules à propulsion électrique résolvent la nuisance de la pollution atmosphérique locale.

Cependant cela ne règle pas les autres problèmes créés par l'emprise des véhicules en ville. Le plan directeur cantonal prévoit une augmentation de la population (5000 personnes / an). La largeur des routes ne pouvant pas augmenter, un remplacement de la motorisation fossile par la motorisation électrique ne permettra pas d'atteindre les objectifs verts de récupération de l'espace public pour créer des îlots de fraicheur, végétaliser, élargir des trottoirs, réaliser le réseau de pistes cyclables continues et sécurisées, etc.

Angle global : Un parc de véhicules exclusivement électriques maintiendrait la consommation intense pour un mode de déplacement largement individuel, de matières premières : usines (Asie) de montage alimentées par des centrales fossiles (quasi exclusivement), acheminement en cargo et fin de vie. Le cycle d'un véhicule électrique est loin d'être zéro-carbone.

Pour ces raisons locales et globales, le scénario actuel de remplacement par un nombre équivalent de véhicules électriques n'est ni une solution durable ni une solution acceptable pour les Vert-e-s.

Sortie des moteurs fossiles

Les Vert-e-s veulent remplacer les véhicules thermiques par des véhicules électriques dans le *parc résiduel* de véhicules (ou part incompressible des véhicules motorisés). Ceci doit être accompagné d'une obligation d'allègement des véhicules et d'une réduction de leur puissance.

Le *parc résiduel* comprend les véhicules utilisés pour : le transport de personnes à mobilité réduite ; les livraisons qui ne peuvent être faites avec des moyens "doux" ; les professionnels utilisant des matériaux ou un outillage lourd, les services d'urgence et pour répondre aux besoins essentiels des populations résidant hors des centres urbains dans des environnements non ou mal équipés en TP.

Pistes d'action pour les élu-es

Taxe d'immatriculation remplacée par un impôt-mobilité proportionnel au poids et à la puissance et/ou limiter la défiscalisation aux seuls VE efficients // vignette d'accès en ville prioritaire puis à terme exclusive pour les usagers mentionnés plus haut (parc résiduel) // fin d'homologation des véhicules thermiques en 2023 (compétence fédérale) //encouragement au développement d'une industrie locale de reconditionnement des scooters thermiques en scooters électriques avec batterie remplaçable // péage pour l'accès aux zones urbaines pour les véhicules occupés par moins de 3 passagers (possibilité étudiée à Berne pour Genève ville pilote) // tarification des parkings favorables aux e-véhicules // déplacement des places des zones bleues dans les parkings souterrains existants sous-occupés // installation de bornes de recharges n'utilisant que du courant renouvelable en sous-sol dans les parkings publics et privés afin de libérer la voie publique pour les usagers // développement des prochains CEVA sous forme de trolleybus ou TOSA non pas en souterrain, mais utilisant les voies actuellement dédiées aux véhicules individuels (politique de remplacement/fluidification).