

Ambilly, le 30 mars 2022

Transition écologique et Culture : quels enjeux ?

1 Un contexte mondial et national contraignant



L'accord de Paris est un traité international sur les changements climatiques, juridiquement contraignant. Il a été adopté par 196 Parties lors de la **COP 21 à Paris, le 12 décembre 2015** et est entré en vigueur le 4 novembre 2016.

Son objectif est de limiter le réchauffement climatique à un niveau bien inférieur à 2, de préférence à 1,5 degré Celsius, par rapport au niveau préindustriel.

L'Accord de Paris est un jalon dans le processus de lutte contre le changement climatique car, pour la première fois, un accord contraignant réunit toutes les nations autour d'une cause commune afin d'entreprendre des efforts ambitieux pour lutter contre le changement climatique et s'adapter à ses effets.

2 La neutralité carbone dans le Grand Genève : la part importante des loisirs

L'Union européenne, la France, les Cantons de Genève et de Vaud ont déclaré l'urgence écologique et climatique, et se sont engagés à atteindre la neutralité carbone en 2050 avec une étape de réduction significative des émissions de gaz à effet de serre (GES) en 2030 entre -40% et -60% par rapport à 1990, et par la neutralité carbone nette en 2050 soit une division par 10 de l'ensemble de nos émissions d'équivalent CO₂.



L'effort à consentir est immense.

Conseil d'Etat genevois en avril 2021 :
"Entre 1990 et 2018, les émissions liées aux transports des résidents genevois ont augmenté de 2%, car même si les véhicules émettent moins de CO₂ par kilomètre, cette réduction est compensée par l'augmentation du nombre de kilomètres parcourus et du poids moyen des véhicules. Au vu de ces évolutions, l'atteinte de l'objectif de 60 % de réduction des émissions de GES à l'horizon 2030 nécessitera des mesures fortes permettant de diminuer drastiquement l'impact des Transports Individuels Motorisés et d'optimiser le transport de marchandises.

Or le constat fait émerger parallèlement une raréfaction des ressources fossiles, et de manière concomitante, une croissance des données culturelles échangées et une inflation du nombre et du rythme de renouvellement des équipements individuels.

Au niveau Grand Genève :

Avec 1,9 millions de déplacements quotidiens, deux déplacements sur trois sont réalisés en voiture, 42% des déplacements domicile-travail en transfrontalier, et **15 voitures supplémentaires sont mises en circulation, chaque jour, dans le Genevois français.**

Analyse selon le motif de déplacement (2014)

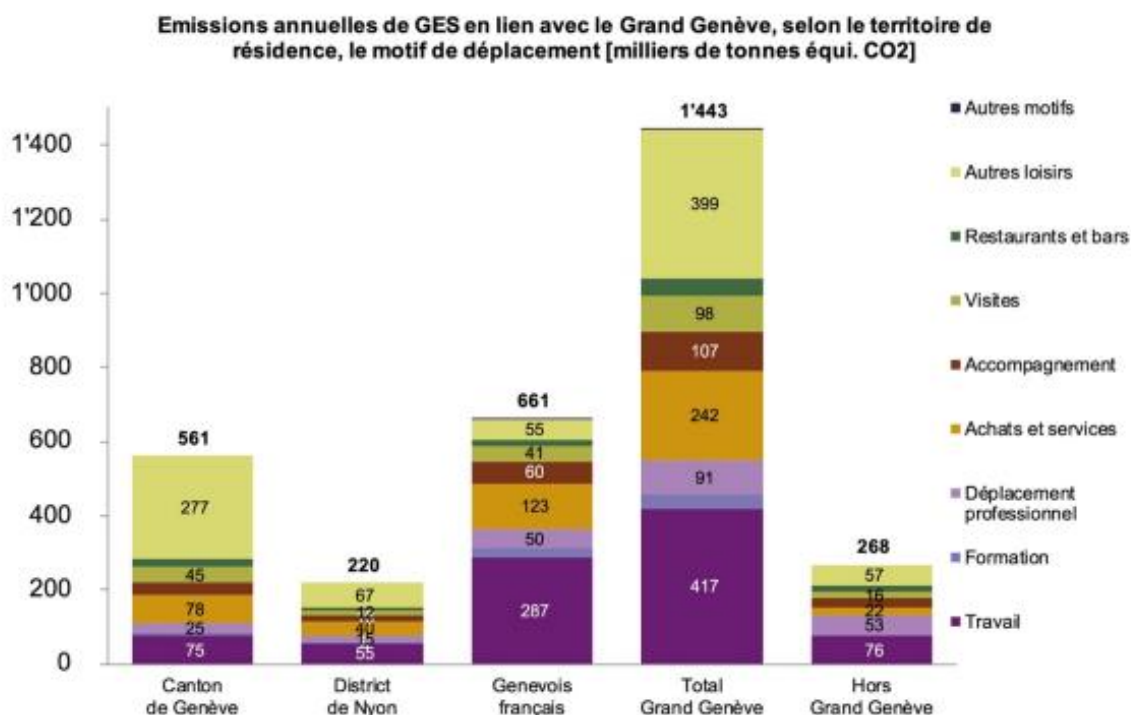


Figure 9 : Émissions annuelles en lien avec de le Grand Genève, selon le territoire de résidence et le motif de déplacement [milliers de tonnes de CO₂ équ. par an]

Il s'agit ici des émissions de GES dues aux déplacements dont l'origine et/ou la destination se trouve dans le Grand Genève, en faisant abstraction du concept de « résident ». En effet, une métropole telle que le Grand Genève attire d'importants flux au-delà de ses frontières administratives (par exemple, depuis les régions de Lausanne ou d'Annecy). Ainsi, on peut constater que les émissions totales des résidents du Grand Genève ont légèrement diminué (-5%) par rapport à la Figure 4, ce qui signifie qu'une partie très importante de la mobilité des résidents se fait en lien avec l'agglomération. En revanche, les émissions en lien avec le Grand Genève, mais imputables aux non-résidents sont importantes, car supérieures à celles du district de Nyon. Ici encore, la voiture est la principale source d'émissions, avec près des trois quarts des émissions totales.

Du point de vue des motifs, des disparités importantes s'observent entre les trois principales régions du Grand Genève.

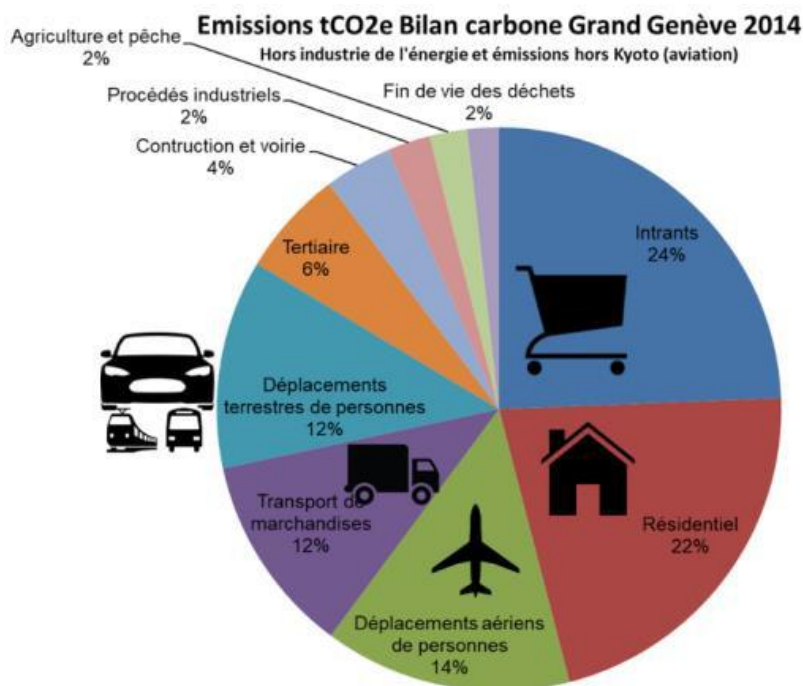
Les loisirs sont les premiers postes d'émission pour les résidents du Canton de Genève, ainsi que de manière moins marquée pour ceux du District de Nyon. En revanche, au sein du Genevois français, le premier poste d'émissions est lié aux déplacements pour se rendre au travail, dus à d'importantes distances quotidiennes en voiture. Les loisirs arrivent pour leur part bien après.

On retrouve une influence prépondérante du motif loisirs* dans la partie suisse du Grand Genève.

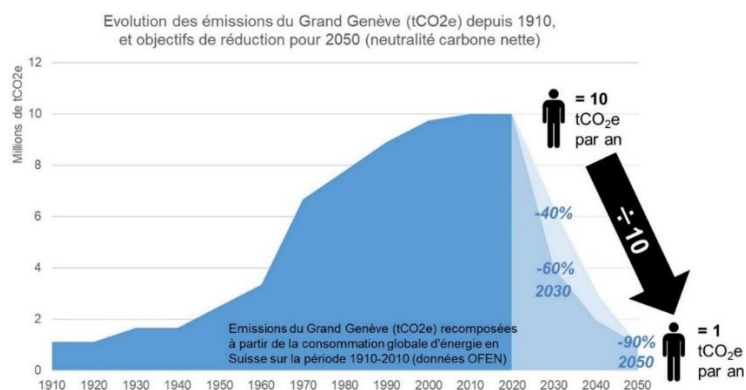
*Loisirs = pour cette étude, à entendre au sens large excursions, tourisme à la journée, activités sportives, culturelles ou associatives, faire une promenade, du lèche-vitrines, etc.

Face à ce constat, les réponses seront nécessairement multiples et devront compter sur une forte évolution des comportements en rapport avec une transformation de société : diminution drastique des distances parcourues, efficacité énergétique des véhicules et report modal.

La mobilité liée à l'activité culturelle se retrouve aussi bien dans les déplacements des personnes, les transports de marchandises que les déplacements aériens.



Objectifs à l'échelle Grand Genève



3 La culture, un secteur à risques ?

Le secteur culturel est largement dépendant d'autres secteurs : transports, alimentation, bâtiments et énergie, numérique. Tous ces secteurs d'activités sont à l'origine d'émissions de Gaz à Effet de Serre, et traduisent une forte dépendance à l'utilisation d'énergies fossiles.

Au niveau national, la culture emploie 2,2 % de la population active, souvent des postes précaires. Elle occupe 2h42 par jour dans l'emploi du temps des Françaises et des Français, et mobilise 4 % environ du budget global des ménages. Des enjeux de mobilité

Un poids du numérique grandissant pendant la période COVID : la consommation de données culturelles en ligne représente à elle seule plus de 1 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre. Or, le poids des données culturelles échangées a tendance à croître considérablement au fil des années et l'utilisation croissante des moyens numériques participe à l'inflation du nombre et du rythme de renouvellement des équipements.

Si l'on observe les pratiques de **mobilité**, les loisirs constituent les parts des déplacements qui progressent le plus rapidement, et qui, sur certains territoires, deviennent majoritaires face aux déplacements domicile-travail.

Dans le cas du Grand Genève, les déplacements pour les loisirs sont les plus gros générateurs de gaz à effet de serre, alors qu'en France plus généralement, la majorité des déplacements loisirs ne se font pas en voiture et sont un poste de déplacements assez peu générateur de gaz à effet de serre.

Autrement dit, dans la société de loisirs dans laquelle nous vivons et au regard de la progression du télétravail, les trajets/déplacements pour le motif loisirs vont, à terme, devenir vraisemblablement les déplacements les plus significatifs.

Qu'il s'agisse d'une salle de spectacles en centre-ville, d'un festival, d'une exposition, d'une bibliothèque, le transport des artistes, de leur matériel, des décors, des œuvres, de l'alimentation, et in fine des spectateurs, des visiteurs, leur mode de transport, la fréquence, les jauges, l'énergie, tous ces postes d'émissions doivent être évalués afin de pouvoir imaginer des réponses à chaque fois adaptées.

Afin de respecter les Accords de Paris, et diminuer ces émissions de 80% en moyenne d'ici 2050, cela implique de profondes transformations dans notre manière de concevoir, produire et consommer nos activités culturelles.

Dans un contexte de mobilité internationale revendiquée, et d'utilisation croissante des outils numériques, comment trouver le chemin de la transition qui respecte le droit et la liberté de création ?

La culture représente un secteur à risques sans qu'il soit identifié comme tel.
--