

Date de dépôt: 17 février 2005

Messagerie

**Rapport du Conseil d'Etat
au Grand Conseil sur la motion de M^{m^{es}} et MM. Sylvia
Leuenberger, Morgane Gauthier, Esther Alder, Christian Bavarel,
Anita Frei, David Hiler, Antonio Hodgers, Michèle Künzler, Ueli
Leuenberger, Anne Mahrer et Ariane Wisard-Blum « Conduite
Eco-Drive »**

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 13 février 2004, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat
une motion qui a la teneur suivante :

*Le Grand Conseil de la République et canton de Genève,
considérant :*

- que la loi sur le CO₂, adoptée au printemps par le Parlement fédéral, prévoit que les émissions de CO₂ dues aux carburants doivent être réduites de 8 % ;*
- que Genève s'est engagée, en adoptant le Concept cantonal de la protection de l'environnement, à réduire de 10 % les émissions de CO₂ à l'horizon 2010 (par rapport à la valeur de 1990) ;*
- qu'une réduction de polluants peut être atteinte en évitant le gaspillage au volant, c'est-à-dire en adoptant une conduite écologique ;*
- que les nouvelles dispositions fédérales sur la circulation routière rendent des cours de conduite obligatoires pour l'obtention du permis de conduire,*

invite le Conseil d'Etat

- 1. à encourager le SAN à prendre en compte les méthodes Eco-Drive dans la mesure du possible lors de l'examen pratique du permis de conduire et dans leur communication avec les usagers ;*
- 2. à encourager le SAN à prendre en compte les méthodes Eco-Drive dans la formation continue des inspecteurs et des moniteurs auto-école ;*
- 3. à mettre sur pied une formation continue Eco-Drive pour les utilisateurs professionnels de véhicules à l'Etat ;*
- 4. à promouvoir ce type de conduite par de large campagnes d'information en collaboration avec les milieux intéressés ;*
- 5. à tout entreprendre pour fluidifier le trafic, notamment en privilégiant les zones vertes, afin de permettre une application efficace et efficiente de la conduite Eco-Drive.*

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

1. Etat des lieux

1.1 Définition

Eco-Drive est une marque déposée par Quality Alliance Eco-Drive (QAED), association qui comprend des professionnels de la branche automobile, les clubs d'automobilistes ainsi que des services administratifs fédéraux. QAED est mandatée et subventionnée par l'Office fédéral de l'énergie pour promouvoir l'Eco-Drive.

Ce terme désigne un comportement « écolomique » au volant, néologisme qui traduit bien les liens évidents qui existent entre économie et écologie, dans ce domaine comme dans tous les autres. En effet, adopter la technique Eco-Drive, c'est rouler en réduisant sa consommation d'essence, mais aussi en faisant moins de bruit et en produisant moins de gaz polluants, en causant moins de danger et en subissant moins de stress.

1.2 Qu'est-ce qu'Eco-Drive ?

Cette méthode comprend quatre règles de base, à savoir :

- Rouler avec le rapport le plus élevé possible et à bas régime.
- Accélérer franchement.
- Passer rapidement la vitesse supérieure (à 2500 tours/minute déjà), rétrograder rapidement.

- Anticiper : conduire doucement en évitant les freinages et les changements de vitesse inutiles.

Enfin, Eco-Drive recommande également d'autres mesures efficaces, telles que : freiner plutôt avec la pédale de frein, éteindre le moteur à l'arrêt, ôter du toit de l'automobile porte-skis et porte-bagages non utilisés, etc.

1.3 Quels sont les résultats attendus ?

Les études et la pratique démontrent qu'une utilisation optimale d'Eco-Drive permet, sans diminution de vitesse, de réduire la consommation d'essence de 10 à 20 %, mais aussi la pollution atmosphérique, la pollution sonore et enfin les risques d'accidents.

1.4 Situation en Suisse

Ces avantages évidents ont déjà poussé d'autres cantons et villes suisses à promouvoir ce type de conduite, même si Lucerne et Bâle, par exemple, ont préféré utiliser l'appellation de « Gentle-Driver ». Comme on peut le constater, ce n'est pas l'anglicisme qui a déplu dans le terme Eco-Drive. Peut-être ces deux cantons ont-ils choisi de mettre en priorité l'accent sur l'aspect sécurité. La Suisse romande, par contre, est plutôt en retard. L'Etat du Valais a cependant fait œuvre de pionnier : dans le pays du soleil, en effet, cela fait plusieurs années que des aspirants policiers ainsi que des cantonniers suivent une formation de base Eco-Drive. A Fribourg, le personnel de l'Office de la circulation et de la navigation a suivi un cours en novembre dernier.

A Genève, le plan de mesures 2003-2010 pour l'assainissement de la qualité de l'air, adopté par le Conseil d'Etat le 2 avril 2003, conformément à l'ordonnance fédérale sur la protection de l'air (OPAir), a inscrit Eco-Drive au titre des mesures propres à obtenir une réduction des émissions polluantes, notamment d'oxyde d'azote. C'est ainsi que la mesure PM 2003-13 prévoit d' « inciter aux comportements de conduite respectueux de l'environnement et d'intégrer ces éléments dans les méthodes d'apprentissage de la conduite ».

2. Mesures nécessaires

L'Etat, dont la majorité des départements sont concernés (DIAE, DF, DJPS, DAEL), doit agir à plusieurs niveaux, en collaboration avec les différents groupements professionnels et associations. Un groupe de travail a donc été créé dès mars 2003 pour étudier des modalités de mise en œuvre.

Des priorités ont été étudiées au sein de ce groupe qui comprenait les représentants des milieux concernés : Touring Club Suisse (TCS), Association transports et environnement (ATE), voirie cantonale, service cantonal de protection de l'air, service cantonal de protection contre le bruit et les rayonnements non ionisants, service des automobiles et de la navigation (SAN), représentants de l'Association genevoise des écoles de conduite, de Quality Allianz Eco-Drive et de l'Office du personnel de l'Etat.

2.1 Destinataires

Comme le détermine très justement la motion 1460, les catégories de conducteurs à toucher en priorité sont : les élèves conducteurs, ainsi que les experts en circulation (examineurs) du SAN et le personnel de l'Etat.

Les élèves conducteurs doivent absolument être impliqués, car il est plus difficile d'apprendre à conduire Eco-Drive lorsqu'on a pris d'autres habitudes. L'Eco-Drive n'est pas un perfectionnement, c'est une méthode de base. Cependant, pour que les élèves soient désireux d'apprendre à conduire de cette manière, il faut que la méthode soit acceptée et même exigée lors de l'examen de conduite. Passer l'examen est, en effet, la principale préoccupation de la plupart des élèves conducteurs. Or, un très petit nombre de moniteurs des écoles de conduite ont suivi un cours de formation Eco-Drive ; d'ailleurs, d'une manière générale, les cours de conduite ne sont pas obligatoires dans notre canton, à l'exception des cours de sensibilisation (théoriques), et les élèves conducteurs ont l'habitude d'apprendre à conduire avec leurs proches plutôt qu'avec des moniteurs. C'est pourquoi le principal levier qui permettra de promouvoir de manière efficace ce type de conduite est de l'imposer pour l'obtention du permis de conduire. C'est également la seule manière de motiver les moniteurs d'écoles de conduite à se former eux-mêmes.

C'est la raison pour laquelle il était urgent que les experts en circulation du SAN reçoivent un cours de conduite Eco-Drive. Avant le 1^{er} octobre 2004, un seul examinateur sur 28 avait déjà suivi ce cours ; il était donc prioritaire de les instruire.

Les autres membres du personnel de l'Etat devaient aussi être formés à la méthode Eco-Drive ; toutefois, la formation Eco-Drive étant coûteuse (150 F par personne), il n'était pas possible de former tous les membres de la fonction publique. Dans cette optique, il a été jugé nécessaire d'imposer une formation aux membres du personnel qui conduisent un véhicule de l'Etat, en commençant par la catégorie « tourisme ». Quelque 300 véhicules se trouvent

dans cette catégorie soit, approximativement, 1300 personnes concernées, dont plus de 1000 à la police.

La population doit également être informée. Des actions de communication sont donc nécessaires, tout d'abord pour faire mieux connaître Eco-Drive au grand public, mais aussi pour présenter les mesures – uniques en Suisse romande – prises par l'Etat de Genève, afin de susciter un intérêt accru pour la méthode ainsi qu'un phénomène d'exemplarité.

3. Mise en œuvre des invites de la motion

3.1 Examen pratique du permis de conduire

La maîtrise d'une conduite économe en énergie et respectueuse de l'environnement doit être prise en compte lors de l'examen théorique, mais aussi pratique, de conduite. En effet :

Suite à une révision de la loi fédérale sur la circulation routière, de nouvelles règles concernant l'obtention du permis de conduire entreront en vigueur prochainement. Dès le 1^{er} décembre 2005, toute personne sollicitant un premier permis de conduire (pour voiture de tourisme ou motorcycle) le recevra, après avoir passé l'examen, pour une période probatoire de trois ans. Ce n'est qu'après avoir suivi des cours de formation complémentaire qu'il obtiendra le permis de durée illimitée.

L'ordonnance d'application de la loi fédérale sur la circulation routière (OAC) prévoit, aujourd'hui déjà, que lors de son appréciation, « l'examineur évaluera, au nombre des comportements du candidat, (...) la conduite économique et respectueuse de l'environnement, tenant compte du régime du moteur, des rapports, du freinage et de l'accélération » (OAC, ann. 12, VII, 3.2).

Lors de la nouvelle formation complémentaire obligatoire répartie sur deux journées, il est prévu que « le second jour soit mis à profit, notamment, pour approfondir les connaissances que les participants ont acquises lors de la première phase en matière de conduite écologique et économique » (communiqué de l'office fédéral des routes du 27 octobre 2004).

Comme on le voit, la législation fédérale non seulement permet, mais même impose aux cantons, de délivrer les permis de conduire sur la base d'une méthode Eco-Drive ou similaire, Eco-Drive présentant l'avantage d'être homologuée et reconnue par SwissEnergie et tous les partenaires concernés.

3.2 Formation continue des moniteurs des écoles de conduite, y compris des experts en circulation du SAN

Pour que les élèves conducteurs apprennent à conduire d'une manière respectueuse de l'environnement, il faut que les moniteurs des écoles de conduite la leur enseignent ; cela implique que les moniteurs se forment également au préalable. Selon le projet de l'Office fédéral des routes (OFROU) relatif à la formation en deux phases, dix journées de formation obligatoires devront être suivies par les moniteurs qui souhaitent dispenser des cours obligatoires. Lors de la sixième journée de formation, il est prévu que les moniteurs des écoles acquièrent les connaissances nécessaires permettant l'enseignement d'une conduite économisant l'énergie et ménageant l'environnement.

Quant aux experts en circulation du SAN, il a été décidé qu'ils seraient formés au même titre que les autres employés de l'Etat, au courant de l'automne 2004, ce qui a été fait.

3.3 Formation continue des utilisateurs professionnels de véhicules de l'Etat

Un premier groupe test de 12 employés de l'Etat, membres du groupe de travail, a suivi un cours Eco-Drive en mars 2004 pour tester la méthode. Les résultats ayant été concluants, dès le 1^{er} octobre 2004 les membres du personnel de l'Etat qui conduisent un véhicule de fonction ont été appelés à suivre des cours Eco-Drive. Fin 2004, les personnes concernées de tous les services de l'Etat (183 personnes) ont été formées, à l'exception des membres de la gendarmerie. En raison de leur nombre important (1120 personnes), ces derniers seront instruits au cours des années à venir.

Chaque employé suit un cours d'une demi-journée, qui comprend une introduction théorique en groupes de six, suivie de deux parcours types exécutés par groupes de deux sur un véhicule équipé d'un compteur de consommation d'essence. Le conducteur effectue un premier parcours à sa manière habituelle, le second parcours selon la méthode Eco-Drive. Une comparaison est ensuite réalisée pour mettre en rapport la consommation induite par les deux types de conduite. Une séance commune d'évaluation complète le cours.

Ces cours sont réalisés avec la collaboration du centre de formation et de perfectionnement de l'Etat. Ils sont dispensés par le TCS au centre de formation du Plantin, à Vernier.

3.4 Information auprès du public

En 2005, des mesures d'information et de sensibilisation seront prises afin de faire connaître la méthode à la population et aux entreprises. Ces mesures seront réalisées en collaboration avec les différents milieux concernés.

3.5 Fluidification du trafic

En ce qui concerne les mesures propres à fluidifier le trafic, l'Office des transports et de la circulation y consacre ses efforts, non seulement pour permettre l'application de la méthode Eco-Drive, mais également de manière générale. Le plan directeur du réseau routier est la meilleure manière d'y parvenir car, en fixant une hiérarchie du réseau, il permettra de déterminer des pénétrantes, des axes primaires sur lesquels sera instaurée, si elle ne l'est déjà, une gestion du trafic permettant la viabilité de fonctionnement du réseau (ondes vertes, zones de rétention, etc.) aux différentes heures de la journée.

4. Budget

Le prix demandé par le TCS pour les cours de formation est de 150 F par personne. En 2004, les frais des cours dispensés aux fonctionnaires ont été pris en charge grâce à une subvention octroyée par SwissEnergie. D'un autre côté, ces mesures devraient apporter un gain financier. Les promoteurs de la méthode annoncent, en effet, une économie de 100 F par conducteur et par an, en moyenne. Pour 2005, une nouvelle demande a été introduite auprès de SwissEnergie, qui devrait permettre de couvrir également les mesures de communication auprès du public.

5. Indicateurs de résultat

Deux indicateurs ont été retenus pour juger du résultat obtenu à court terme :

- Indicateur de résultat des actions de communication : le nombre de personnes ayant suivi le cours Eco-Drive à Genève, très faible jusqu'à ce jour, et son éventuelle augmentation, pourront constituer un indicateur. Ces chiffres seront obtenus avec la collaboration du TCS.
- Indicateur de résultat des cours suivis par le personnel de l'Etat : il sera fourni par le calcul de la consommation en litres/kilomètre dans un groupe test constitué par quelques services du DIAE. Ce groupe fournira

des chiffres de la consommation réalisée avant et après que les employés auront suivi la méthode. Cela permettra de vérifier si une économie a été réalisée et, en appliquant ces chiffres par analogie à l'ensemble de l'Etat, à calculer l'économie globale approximative.

L'évolution de ce projet sera consignée dans le bilan annuel des mesures pour la protection de l'air, publié par le service cantonal de protection de l'air. La promotion d'Eco-Drive est, en effet, l'une des mesures désignées pour permettre au canton de Genève de satisfaire aux normes de l'ordonnance fédérale pour la protection de l'air (OPAir).

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

Le chancelier :
Robert Hensler

La présidente :
Martine Brunschwig Graf