

Date de dépôt : 26 mai 2008

**Rapport du Conseil d'Etat
au Grand Conseil sur la motion de M^{mes} et MM. Antoine Droin,
Sami Kanaan, Sylvia Leuenberger, Françoise Schenk-Gottret,
Morgane Gauthier et Alain Etienne pour un système incitatif pour
encourager l'assainissement du parc des véhicules diesel des
entreprises régionales et locales de transport**

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 12 octobre 2007, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une proposition de motion qui a la teneur suivante :

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant:

- que la Suisse entend lutter contre les substances cancérigènes;*
- que notre législation sur la protection de l'environnement (LPE) prescrit qu'il faut en réduire les émissions en recourant autant que possible aux meilleures techniques disponibles;*
- que depuis 1998, l'ordonnance sur la protection de l'air mentionne les gaz d'échappement diesel comme substance cancérigène,*

invite le Conseil d'Etat

à mettre en œuvre un système incitatif qui encouragerait les entreprises genevoises de transport à renouveler leurs véhicules anciens et polluants en les remplaçant par des véhicules répondant aux normes Euro 4 ou plus.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

En termes de qualité de l'air, les émissions polluantes problématiques liées aux véhicules à moteur diesel sont essentiellement les oxydes d'azote (NO_x) et les particules fines (PM_{10}). Ces polluants sont règlementés par les normes européennes EURO auxquelles doivent se conformer tous les véhicules immatriculés en Suisse (voir tableau ci-dessous).

La législation européenne n'oblige pas les constructeurs à installer sur les véhicules des équipements de dépollution spécifiques, tels que filtres à particules ou systèmes de dénitrification (DeNO_x). Le respect des seuils d'émissions définis dans les normes EURO, passe d'abord par une meilleure gestion des moteurs grâce à une technologie plus performante. D'autre part, l'équipement de véhicules anciens avec des filtres à particules rencontre souvent trop de difficultés pratiques et une efficacité faible pour réduire les émissions de poussières (moins de 40% d'émissions retenues).

Les véhicules lourds suisses (poids lourds et bus à moteur diesel, caractérisés par un poids supérieur à 3,5 tonnes) sont soumis aux limites d'émission (normes EURO) suivantes :

Norme européenne	Date d'entrée en vigueur	Limites d'émission des particules	Limites d'émission des oxydes d'azote
EURO 1 et antérieur	avant 1993	> 0,36 g/kWh	> 9,00 g/kWh
EURO 2	1.10.1996	0,15 g/kWh	7,00 g/kWh
EURO 3	1.10.2001	0,13 g/kWh	5,00 g/kWh
EURO 4	1.10.2006	0,02 g/kWh	3,50 g/kWh
EURO 5	1.10.2009	0,02 g/kWh	2,00 g/kWh

De l'examen du tableau, il ressort que les véhicules respectant les normes européennes les plus récentes émettent non seulement moins de particules fines, mais également moins d'oxydes d'azote que les véhicules plus anciens.

Ces prescriptions fixent des valeurs de plus en plus basses pour les émissions des véhicules. Afin de respecter ces normes, les constructeurs de véhicules doivent développer des moteurs de moins en moins polluants, c'est-à-dire plus économiques en carburant et présentant ainsi un meilleur rendement énergétique. En conclusion, la stratégie à soutenir est donc bien celle de l'assainissement du parc de poids lourds dans son ensemble, par le biais de son renouvellement en conformité avec les normes européennes les plus récentes.

Pollution de l'air

Si l'on a pu observer à Genève une réduction des concentrations dans l'air (immissions) de dioxyde d'azote (NO₂) et de particules fines (PM10) au cours des années 1990, tel n'a plus été le cas depuis 2001.

Les particules constituent un réel problème de pollution de l'environnement et d'impact sur la santé. Les offices fédéraux du développement territorial, de l'environnement et de la santé publique ont publié en 2004 des chiffres annonçant des coûts externes induits sur la santé de quelques 4,2 milliards en 2000, avec 3700 décès prématurés par an en Suisse. Dans son rapport « Les poussières fines en Suisse » publié en 2007, la commission fédérale de l'hygiène de l'air souligne la nécessité de réduire les émissions de la fraction cancérogène des PM10 (suie par exemple).

Pour tout le canton de Genève, le pourcentage des émissions dues aux poids lourds et aux bus par rapport à l'ensemble de celles dues au trafic motorisé (données du service cantonal de protection de l'air (SCPA) pour l'année 2007) est proportionnellement très élevée : 13 % des émissions de PM10 (87,1 tonnes) et 22 % des émissions de NO_x (664,4 tonnes), alors que ces véhicules lourds représentent moins d'un pourcent du parc automobile genevois.

Parc genevois de véhicules lourds : camions et bus

Le parc des véhicules lourds immatriculés à Genève au 31 janvier 2008 se compose comme suit (données du département des institutions, service des automobiles et de la navigation, SAN) :

- 1 463 camions au sens strict (poids > 3,5 tonnes), dont 171 répondant aux normes EURO 4 et 5 (12 %) et un renouvellement annuel de 87 véhicules;
- 160 bus et autocars privés non articulés, dont 10 répondant aux normes EURO 4 et 5 (6 %) et un renouvellement annuel de 14 véhicules;
- 233 autobus des transports publics genevois (TPG) articulés ou non, répondant aux normes EURO 3 et antérieures (parc 2006).

Les véhicules lourds avec un poids supérieur à 3,5 tonnes représentent moins de 1% du parc automobile genevois (0,8% ou 1 856 immatriculations au début 2008).

Masse fiscale des camions et bus

La taxation des véhicules lourds immatriculés à Genève se fait conformément à la loi générale sur les contributions publiques (D 3 05 – LCP), qui fixe le barème à son article 416, alinéas 2 et 3, selon le poids du véhicule. Croissant progressivement de 340 F (3,5 tonnes) à 1 639 F (12 tonnes), la taxation est ensuite plafonnée à 1 780 F pour les véhicules de poids supérieur. Cette limite a été fixée dans la loi 8700 modifiant la loi générale sur les contributions publiques (D 3 05), entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2008.

Dès lors, la masse fiscale peut être estimée sur la base du nombre de véhicules immatriculés :

- pour les bus et autocars privés, elle s'élève à 272 000 F (taxation moyenne annuelle de 1 600 F par véhicule);
- pour les camions, elle s'élève à 2 195 000 F (taxation moyenne annuelle de 1 500 F par véhicule);
- les bus des TPG bénéficient d'une exonération.

La masse fiscale totale pour ces véhicules se monte ainsi à 2 467 000 F par an. Dans cette somme, la part des véhicules les plus propres répondant aux normes EURO 4 et 5, additionnée de celle des véhicules neufs renouvelés chaque année, est estimée à environ 425 000 F en 2007. Au cas où un système d'exonération des véhicules lourds EURO 4 et 5 était mis sur pied, une somme d'environ 400 000 F serait donc perdue chaque année.

Le parc de bus des TPG

L'Etat de Genève participe financièrement, par le biais du contrat de prestations 2007-2010 des TPG, à l'équipement en filtres à particules des bus diesel ou au renouvellement du parc par l'acquisition de véhicules répondant aux dernières normes environnementales.

D'ici 2010, les TPG se sont engagés à ce que 90% de leurs véhicules diesel soient équipés de filtres à particules (par équipement ou renouvellement). Pour l'Etat de Genève, c'est le département du territoire, office cantonal de la mobilité (OCM) qui est chargé de contrôler le respect de cet objectif.

Or, au printemps 2008, les TPG ont acheté 113 nouveaux autobus répondant à la norme EURO 5 et équipés de filtres à particules, en remplacement d'une ancienne génération de véhicules. Par ailleurs, un certain nombre d'autobus des TPG étant déjà équipés de filtres à particules, le parc

de véhicules sera assaini à 86,8 % d'ici la fin 2008, En outre, la part des autobus répondant à la norme EURO 5 s'élèvera à 55 %.

Le contrat de prestations actuel est valable jusqu'en 2010. Dans le cadre du prochain contrat 2011-2014, les conditions pourront être définies pour que les véhicules les plus anciens encore restants soient éliminés.

Autres éléments à considérer

Il convient par ailleurs de tenir compte des éléments suivants :

- L'installation *a posteriori* de filtres à particules sur des véhicules anciens est peu efficace et très chère. Le post-équipement de filtres rencontre trop de difficultés pratiques avec une efficacité faible pour réduire les émissions de poussières fines (moins de 40% d'émissions retenues), alors qu'un filtre installé d'origine permet de retenir plus de 95% des particules. D'autre part, le coût d'un filtre post-équipé est élevé (compris entre 15 000 et 20 000 F).
- Les véhicules répondant aux normes EURO 4 et 5 bénéficient de moteurs caractérisés par de meilleurs rendements et donc par des émissions réduites, en particulier d'oxydes d'azote et de particules fines. Le renouvellement rapide du parc de véhicules lourds est donc une solution meilleure du point vue écologique.
- La taxation à l'importation des véhicules, lourds ou non, est une tâche de la Confédération. Dès lors, une modification éventuelle de cette taxe en faveur de véhicules plus propres ou en défaveur de véhicules plus polluants ne relève pas de la compétence du canton de Genève.
- La redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP), taxation découlant de la loi fédérale concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RS 641.81) et basée sur les kilomètres parcourus, constitue déjà une forme de fiscalité écologique. Elle taxe plus fortement les véhicules anciens répondant aux normes EURO 3 et antérieures, alors qu'un tarif dégressif est appliqué aux véhicules répondant aux normes européennes les plus récentes¹ La RPLP devrait ainsi contribuer à inciter au renouvellement du parc des poids lourds.

¹ La révision de la taxation entrée en vigueur le 1er janvier 2008 fixe les taux suivants :

- 3,07 cts/km pour les EURO 0/1/2;
- 2,66 cts/km pour les EURO 3 et
- 2,26 cts/km pour les EURO 4/5.

- Avec l'introduction de la RPLP, les immatriculations de véhicules de livraison ont fortement augmenté à Genève, les transporteurs préférant ce type de véhicules légers en trafic local, échappant à la RPLP car d'un poids inférieur à 3,5 tonnes (chiffres SAN/OCSTAT : 11 839 voitures de livraison en 2001 et 13 725 au 31.10.2007). Or, à Genève, depuis le 1^{er} janvier 2005, les véhicules de livraison peuvent bénéficier de la mesure d'exonération fiscale. Ainsi, en 2008, les véhicules de livraison qui répondent aux critères suivants, fixés par arrêté du Conseil d'Etat, sont exonérés pendant 3 ans au maximum (art. 426, al. 2, lettre c, LPC) :
- norme EURO 4,
- émissions de CO₂ ≤ 160 g/km pour les moteurs à essence ou à gaz,
- émissions de PM10 ≤ 0,010 g/km pour les moteurs diesel (équipement d'un filtre à particules).

Propositions du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat adhère à l'invite de la motion et entend agir afin de voir se renouveler le plus vite le parc des véhicules lourds diesel immatriculés à Genève. L'objectif serait de remplacer les véhicules répondant aux normes EURO 3 et antérieures par des véhicules EURO 4 et 5, avec élimination des véhicules les plus anciens :

- Pour atteindre cet objectif, une possibilité serait de mettre en œuvre un système d'incitation financière, basé sur l'exonération pendant trois ans des véhicules les plus propres (répondant aux normes EURO 4 et 5), selon le modèle déjà en vigueur pour les voitures de tourisme. Toutefois, le levier financier de cette incitation serait peu efficace car correspondant pour chaque véhicule à l'exonération de sa taxation annuelle (la taxation des véhicules lourds est plafonnée à 1 780 F par véhicule indépendamment de son poids, ce qui représente moins de 1 % du prix d'un camion neuf). D'autre part, la masse fiscale globale ainsi perdue se monterait à environ 500 000 F par an.
- Pour ne pas modifier la masse fiscale globale, il serait possible d'augmenter la taxation cantonale des véhicules anciens et polluants, répondant aux normes EURO 3 et antérieures, de manière à équilibrer l'exonération des véhicules plus propres (EURO 4 et 5). Ainsi, il faudrait accroître la taxation d'environ 300 F (+ 20%) sur les véhicules anciens pour ne pas changer la masse fiscale globale. La commission des transports du Grand Conseil a toutefois clairement annoncé dans son rapport qu'elle ne préconisait en aucun cas une augmentation de la taxation sur les véhicules existants.

- Une subvention de l'Etat à l'achat de véhicules lourds répondant aux normes EURO 4 et 5 serait encore plus coûteuse.

Dès lors, le Conseil d'Etat propose de renoncer à mettre en œuvre un système d'incitation financière encourageant les entreprises genevoises de transport à renouveler leur parc de véhicules lourds. Un tel système serait évidemment apprécié par les transporteurs du point de vue économique, mais il serait peu efficace et coûterait cher à l'Etat.

Cependant, le Conseil d'Etat tient à montrer sa détermination à favoriser le renouvellement des véhicules lourds. Pour ce faire, il se propose de prendre trois mesures d'accompagnement devant inciter les entreprises à renouveler leur parc :

1. Lancer une campagne d'information ciblée sur les entreprises genevoises de transport régionales et locales pour les inciter à remplacer progressivement leurs véhicules anciens et polluants par des véhicules répondant aux normes EURO 4 ou plus. Les arguments en faveur de cette démarche volontaire sont écologiques et économiques : acquisition de véhicules plus propres, donc moins nuisibles pour le personnel et les clients des entreprises, moins gourmands en carburant et moins taxés fiscalement par la RPLP lors des parcours effectués, et enfin toujours autorisés à circuler en cas de pics de pollution à Genève.
2. En remplacement des véhicules lourds, recommander aux détenteurs de camions l'achat de voitures de livraison satisfaisant aux critères de l'exonération de l'impôt sur les véhicules : norme EURO 4, émissions faibles en CO₂ et en particules (équipement d'un filtre à particules). Cette mesure s'appliquera à la fois au parc de véhicules de l'Etat comme à celui des entreprises privées.
3. Dans le cadre de la mise en œuvre de l'article 9A de la loi sur l'action publique en vue d'un développement durable (Agenda 21) (LDD – A 2 60), examiner comment tenir compte de la qualité du parc des véhicules dans l'évaluation des offres des entreprises de transports, de manière à les inciter à renouveler volontairement leur flotte en faveur des véhicules les plus propres.

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'ETAT

Le chancelier :
Robert Hensler

Le président :
Laurent Moutinot