



Date de dépôt : 5 juin 2023

Rapport

de la commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat ouvrant un crédit d'investissement de 14 160 000 francs destiné à l'électrification de la flotte de véhicules administratifs de l'Etat de Genève

Rapport de Leonard Ferati (page 3)

Projet de loi (13224-A)

ouvrant un crédit d'investissement de 14 160 000 francs destiné à l'électrification de la flotte de véhicules administratifs de l'Etat de Genève

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :

Art. 1 Crédit d'investissement

Un crédit global de 14 160 000 francs (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat pour l'électrification de la flotte de véhicules administratifs de l'Etat de Genève.

Art. 2 Planification financière

¹ Ce crédit d'investissement est ouvert dès 2023 sous la politique publique B – Etats-majors et prestations transversales.

² Il se décompose de la manière suivante :

– Achats de véhicules (0221-5060)	11 790 000 fr.
– Installation de bornes de recharge (0616-5060)	<u>2 370 000 fr.</u>

Total TTC **14 160 000 fr.**

³ L'exécution de ce crédit est suivie au travers de numéros de projets correspondant au numéro de la présente loi.

Art. 3 Amortissement

L'amortissement de l'investissement est calculé chaque année sur la valeur d'acquisition (ou initiale) selon la méthode linéaire et est porté au compte de fonctionnement.

Art. 4 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013.

Rapport de Leonard Ferati

Le Grand Conseil a renvoyé cet objet à la commission des travaux (ci-après la commission). La commission a étudié ce projet de loi lors de la séance du 23 mai 2023, sous la présidence de M^{me} Francine de Planta. Elle a été assistée par M. Stefano Gorgone, secrétaire scientifique au SGGC, et M. Matthias Bapst, responsable du budget des investissements au DF. Le procès-verbal de cette séance a été rédigé par M^{me} Garance Sallin. Que toutes ces personnes soient remerciées du soutien apporté aux travaux de la commission.

Présentation par M. Nicolas Roth, président du groupe MOVE et directeur de l'organisation et de la sécurité de l'information au DF, M^{me} Aline Staub Spörri, directrice du service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants (SABRA), OCEV, DT, et M. Stéphane Viquerat, chef du service ingénierie à l'OCBA, DI

M. Roth explique que MOVE signifie « maîtrise et optimisation du parc de véhicules de l'Etat ». C'est une commission interdépartementale. Il prie la commission des travaux d'excuser l'absence de M^{me} Fontanet, qui n'a pas pu être présente, mais apporte son soutien à ce PL.

M^{me} Staub Spörri signale qu'au sein de l'OCEV se trouve le chef de projet en charge de l'électromobilité pour tout l'Etat de Genève. L'électromobilité se retrouve dans plusieurs documents, comme la loi sur la mobilité qui mentionne la neutralité des émissions carbone. Il y a la stratégie de protection de l'air 2030, avec un axe stratégique sur le trafic routier indiquant qu'il faut promouvoir la motorisation électrique. Cela a été décliné en un plan de mesures en lien avec l'ordonnance fédérale sur la protection de l'air 2018-2023, dans lequel il est prévu de modifier la politique d'achat des véhicules au sein de l'Etat de Genève. Enfin, il y a le plan climat cantonal qui vise 40% d'électromobilité et 40% de réduction du trafic individuel motorisé (TIM). La stratégie d'électromobilité 2030 a été approuvée en juin 2017 par le Conseil d'Etat. Ses ambitions sont d'une part la réduction des impacts sanitaires, sachant que le trafic motorisé à Genève induit encore 41% des émissions d'oxyde d'azote et 33% des particules fines (données 2019 ; les données 2022 ne sont pas encore disponibles et celles de 2020-2021 moins significatives en raison de la réduction du trafic liée à la crise sanitaire). Il y a d'autre part un objectif de diminution du bruit routier ainsi que la réduction de l'impact climatique et de la dépendance pétrolière. La stratégie prévoit différentes incitations, notamment financières et fiscales, ainsi que l'exemplarité de l'Etat.

M. Roth indique qu'il y a 1100 véhicules dans la totalité de la flotte de l'Etat, représentant un actif de 58 MF et 8 millions de kilomètres parcourus qui génèrent environ 1250 tonnes de CO₂ par an. La flotte comprend une grande diversité de véhicules : véhicules de police, autocars, tracteurs... Beaucoup de véhicules sont vieillissants ; 42% de ces véhicules respectent la norme EURO4 ou plus ancienne, sachant que certaines villes interdisent ces véhicules polluants. Ainsi, électrification ou non, il faudra de toute façon un investissement substantiel pour remplacer cette flotte. Le Conseil d'Etat a validé une stratégie dont les principaux axes sont de décarboner la flotte, de maîtriser l'utilisation faite (mettre en place une géolocalisation des véhicules pour mesurer l'activité faite), de mutualiser la flotte (avec un véhicule pouvant servir à plusieurs métiers ; mise en place d'une application de réservation en ligne), de standardiser la flotte afin de générer des économies d'échelle et de réduire le nombre de kilomètres parcourus. Le Conseil d'Etat a affirmé la nécessité de confier la gestion de l'intégralité de la flotte, excepté les véhicules de police, au groupe MOVE, et non plus à chaque service. Le groupe MOVE ne prend pas la responsabilité des véhicules qui sont strictement indispensables à la délivrance de la prestation ; il ne doit pas se substituer à des métiers pour lesquels la mobilité est importante, comme la détention, la police, les affaires militaires, etc.

Enfin, il s'agit d'avoir un renouvellement du parc avec un budget dédié, comme c'est l'objet de ce PL, et non plus via des crédits de renouvellement déposés par chaque département qui ne permettraient pas d'avoir un pilotage centralisé. Le budget du PL comprend l'acquisition des véhicules ainsi que des bornes. La géolocalisation permettra de mettre en place une action ciblée sur les véhicules avec le pire ratio entre kilomètres parcourus et pollution émise. Avoir un pilotage centralisé est utile pour le suivi des objectifs et permet d'identifier un responsable clair, le groupe MOVE, s'ils ne sont pas tenus. Le PL prévoit de remplacer les véhicules sur cinq ans par tranche de 20% chaque année afin d'éviter des pics de renouvellement et de tenir compte du temps d'installation des bornes. Cela se fera jusqu'en 2029 où ils pourront se caler sur les crédits de renouvellement et éviter de revenir avec un crédit dédié.

Concernant le périmètre des véhicules à remplacer, ils ont listé les véhicules de la flotte administrative. Sont exclus les véhicules de police, étant donné que la décarbonation de ceux-ci doit faire l'objet d'une étude à part entière, notamment car on apprend aux policiers à se réfugier derrière un véhicule en cas de tirs ; avec des véhicules électriques, le problème est qu'il y aurait un risque d'implosion. Sont exclus également les véhicules spéciaux comme les tracteurs, camions, balayeuses, etc., pour lesquels il n'existe actuellement pas ou peu d'offre. En enlevant tout cela, cela donne un inventaire

de 263 véhicules qu'ils souhaitent diminuer de 40% pour qu'il ne reste que 161 véhicules à remplacer. Il y aura ensuite 40% de la flotte nouvellement acquise à renouveler (20% par an sur deux ans). Tout cela fait un total de 227 véhicules à remplacer. Seulement 161 bornes seront installées. Ils prévoient un budget d'investissement pour 180 bornes, car la police veut faire des tests sur sa stratégie d'électromobilité. Le montant d'acquisition et d'installation des bornes revient à une somme de 2.3 MF. Certaines bornes ont des installations intérieures, d'autres extérieures, ce qui change les prix. Les bornes à 22 kW ont un surcoût d'adaptation électrique par rapport à celles à 11 kW. Avant d'acquérir les premiers véhicules et sous réserve du vote du Grand Conseil, il y aura une phase d'appel d'offres. Toutes ces acquisitions reposent sur des hypothèses qui sont celles du marché.

M. Roth montre que si ces véhicules étaient remplacés par des véhicules thermiques, cela coûterait 7.7 MF, auxquels il faudrait ajouter des surcoûts de carburant évalués à 200 000 F par an (coût du carburant moins l'électricité consommée). Ainsi, en tenant compte des économies faites sur le carburant durant six ans, le coût de l'électrification totale de la flotte des véhicules administratifs de l'Etat est de 5.2 MF. S'agissant du retour sur investissement, il y a l'image de l'administration, qui se doit d'être exemplaire, l'amélioration de la qualité de l'air ainsi que l'économie de 200 000 F sur les frais de fonctionnement.

Un commissaire socialiste trouve intéressant le phasage sur cinq ans pour les raisons évoquées. Potentiellement, cela permet aussi d'avoir des retours d'expérience. Il demande s'il est prévu de faire un lot ou de les morceler. Par ailleurs, il demande à quoi correspond la trentaine de SUV à l'Etat.

En réponse au commissaire socialiste, M. Roth indique que les appels d'offres se font pour deux années. Cela permet aussi d'éviter une trop grande hétérogénéité de la flotte, ce qui pourrait arriver s'ils font des appels d'offres chaque année. Si le marché n'est pas bon, ils peuvent reconduire une année. Concernant les SUV, ce sont essentiellement des véhicules du DT, comme des pick-ups pour les gardes forestiers ou des véhicules pour l'entretien de chemins de randonnée, etc. Le groupe MOVE est très vigilant quant à l'acquisition de ce type de véhicules, car ils sont plus polluants.

Un commissaire UDC demande comment les bornes vont se positionner sur le territoire et s'il y aura des mutualisations avec d'autres intervenants comme les SIG ou la Fondation des parkings.

M. Roth répond qu'un appel d'offres sera aussi réalisé pour les bornes. Naturellement, les SIG pourront répondre à cet appel d'offres. En outre, ils capitalisent sur les parkings, en travaillant avec la Fondation des parkings à ce

sujet. A David-Dufour, ils ont déjà électrifié une vingtaine de places. Quant au maillage du territoire, ils sont obligés de tenir compte de là où les services de l'Etat sont présents. Une question reste ouverte : celle que ces bornes soient aussi utiles au public via un système de carte ou badge. Cela fait partie des discussions qu'ils ont eues avec les SIG.

Un commissaire socialiste demande ce qui sera fait des véhicules qui vont être remplacés, notamment s'il est envisageable qu'ils soient repris.

En réponse au commissaire socialiste, Monsieur Roth explique que le Conseil d'Etat s'est positionné en faveur du recyclage des véhicules. En fonction de la norme EURO du véhicule, soit celui-ci est déconstruit, soit il y a l'autorisation, jusqu'à un certain montant, de faire une vente aux enchères s'il est encore en bon état. On ne veut pas réintroduire dans le circuit des véhicules qui polluent, mais si les véhicules sont en EURO4 ou EURO5, il y a généralement une vente aux enchères. Le problème de les réintroduire dans le circuit des concessions est que la plupart du temps, dans la revente, le véhicule est refacturé à l'Etat, car cela coûte aux concessionnaires.

Un commissaire LJS demande si la diminution de 40% du nombre de véhicules va supprimer des travaux ou des prestations.

M. Roth répond au commissaire LJS qu'il est question de véhicules administratifs pour se déplacer, faire des livraisons, etc. Pour ce genre de véhicules, l'Etat cherche à régenter leur utilisation via des directives (comme utiliser plutôt les TPG, le vélo, des vélos cargo, etc.). Cela étant, il reste un solde incompressible de 60% pour lesquels il faudra encore utiliser ces véhicules. Cela ne rogne pas sur les prestations : il y a une mutualisation des véhicules, des changements d'usages. Par exemple, les véhicules de voirie sont des véhicules spéciaux et ne sont pas dans le périmètre de ce PL.

Un commissaire du Centre demande s'ils confirment la tendance selon laquelle les véhicules électriques pourraient être moins chers.

A la question du commissaire du Centre, M. Roth répond par l'affirmative. Les montants ont été évalués sur la base d'hypothèses ; si les prix diminuent, cela fera des sommes non dépensées dans le PL de bouclement. Ce qui importe est le nombre de véhicules.

Le commissaire du Centre demande ce qu'il en est des Stick' AIR.

Au commissaire du Centre, M^{me} Staub Spörri explique que ce dispositif a été mis en place début 2020. Il y a eu un déclenchement trois semaines après la mise en place du règlement, puis un recours du TCS qui a obligé l'Etat à modifier les seuils de déclenchement des trois polluants principaux pour qu'ils soient à 150% de la valeur légale. Avec un seuil à 150% de la valeur légale, il va forcément y avoir moins de déclenchement que ce qu'on pouvait escompter.

En outre, il y a aussi une nette amélioration de la qualité de l'air à Genève, sans compter les chiffres Covid. Ainsi, il n'y a plus eu de déclenchement depuis le tout premier. Cela dit, un déclenchement signifie un pic de pollution de l'air, donc elle ne peut que se réjouir qu'il n'y en ait pas. D'autres mesures et améliorations technologiques contribuent aussi à l'amélioration de la qualité de l'air. L'été, il y a toujours la question de l'ozone, qui est un polluant secondaire qui se déclenche quand d'autres choses sont présentes. Cet été, elle ne peut pas garantir qu'il n'y aura pas de déclenchement. Le dispositif existe toujours et est une mesure d'urgence en cas de pic de pollution.

Une commissaire PLR constate que si l'on divise le total par le nombre de véhicules, on obtient 62 000 F par véhicule.

A la commissaire PLR, M. Roth répond qu'il y a également le prix de la borne dans le crédit. Un véhicule de tourisme coûte en moyenne 50 000 F.

La commissaire PLR se dit surtout étonnée du prix de la borne.

A la commissaire PLR, M. Viquerat répond que quand un service veut électrifier son véhicule, il y a une demande qui arrive à l'OCBA en fonction du type de véhicule pour mettre en place une borne correspondant à la puissance nécessaire (entre 11 et 22 kW). La borne a le même prix dans les deux cas, mais la plus puissante amène un surcoût en raison de l'alimentation électrique. Il y a aussi des fouilles et des analyses de pollution à faire, ce qui a aussi un coût. Tous ces éléments ont fait qu'ils ont fait une moyenne sur l'ensemble des installations réalisées pour estimer le coût pour ce PL. Jusqu'à présent, il n'y a pas eu d'appel d'offres global comme dans le cas présent, donc il y aura peut-être des prix plus intéressants par rapport au volume.

La commissaire PLR demande des précisions quant à la diminution du nombre de véhicules au sein de l'Etat.

M. Roth indique qu'il y a une diminution de 40% du nombre de véhicules. Sur les 263 véhicules, ils n'en remplaceront que 161, qui seront en plus électriques et moins polluants. Cela est compensé par de la mutualisation et par le recours à d'autres moyens de locomotion.

Une commissaire Verte demande si le déclenchement qui pourrait avoir lieu en cas de pic de pollution avec l'ozone comprend l'augmentation du seuil.

A la question de la commissaire Verte, M^{me} Staub Spörri répond que l'ozone a toujours eu son seuil à 150% de la valeur légale, car il y a peu d'influence là-dessus : cela dépend aussi de nombreux autres facteurs au niveau régional. Il y a régulièrement des concentrations d'ozone au-dessus du 100% de la norme légale, mais en dessous des 150%. C'est ce qui est recommandé pour tous les types de règlements en lien avec les pics de pollution, sinon il y aurait des alertes tout l'été. Dans ces cas, l'Etat

communiqué et a des mesures concrètes en cas de dépassement du 100%, par exemple recommander de ne pas faire du sport en fin de journée, car l'ozone est fortement concentré en fin de journée. Sur les trois ans d'existence de Stick'AIR, le déclenchement ne s'est jamais fait sur de l'ozone, toujours sur des particules fines.

La commissaire Verte demande d'où vient ce seuil légal.

A la question de la commissaire Verte, M^{me} Staub Spörri répond que les seuils légaux ont été fixés en prenant une marge à partir d'études épidémiologiques et de santé publique qui analysent à quelle dose il y a des risques pour différents types de population. Après le recours, il a fallu passer les autres polluants au seuil de 150% également, il y a donc une sorte de zone grise entre les 100% et 150% où les valeurs légales sont dépassées.

Discussion interne

Un député socialiste signale que le groupe socialiste est prêt à voter ce PL. Lors de la précédente législature, la commission a voté l'électrification de la flotte des TPG qui représentait un autre montant et soulevait des questions quant à la capacité d'autofinancement et l'endettement. Ici, ces questions ne se posent pas et le périmètre concerne une tranche prudente de la flotte de l'Etat.

Un député MCG annonce que le MCG est également prêt à voter.

Un député du Centre indique que le Centre se rallie à sa proposition. Sans remettre en cause le projet, on peut en effet s'étonner du prix des bornes et de la différence avec le privé.

Vote

1^{er} débat

La présidente met aux voix l'entrée en matière du PL 13224 :

Oui : 12 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 1 MCG, 1 LC, 4 PLR)

Non : -

Abstentions : -

L'entrée en matière est acceptée.

2^e débat

La présidente procède au vote du 2^e débat :

Titre et préambule	pas d'opposition, adopté
Art. 1	pas d'opposition, adopté
Art. 2	pas d'opposition, adopté

Art. 3	pas d'opposition, adopté
Art. 4	pas d'opposition, adopté

3^e débat

La présidente met aux voix l'ensemble du PL 13224 :

Oui : 12 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 1 MCG, 1 LC, 4 PLR)

Non : -

Abstentions : -

Le PL 13224 est accepté.

La commission décide d'un débat en catégorie IV.