

Date de dépôt : 21 octobre 2010

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite de M. Alain Meylan : Parc de véhicules de l'Etat : faites comme je dis, mais pas comme je fais ?

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 8 octobre 2009, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite qui a la teneur suivante :

Quelle est la composition du parc de véhicules de l'Etat en terme de classes Euro ? Qu'en est-il aussi du parc des véhicules des TPG et des SIG ?

La déclaration d'engagement du respect des principes de développement durable de la Centrale commune d'achats, que l'entreprise soumissionnaire à un marché public signe, stipule dans le cadre de l'aspect environnemental que celle-ci s'engage à « privilégier les modes de transport ayant le moins d'impact négatif sur l'environnement ».

Cet engagement devrait concerner en tout premier lieu l'Etat, le Grand comme le Petit, ainsi que les entités autonomes, si celui-ci entend jouer un rôle exemplaire en matière de développement durable.

A cet effet, afin que le Grand Conseil puisse en juger, la composition du parc de véhicules de l'Etat, des TPG et des SIG en termes de classes Euro (Euro 0, Euro 1, Euro 2, Euro 3, Euro 4 et Euro 5) doit être connue.

Quelle est donc la composition du parc de véhicules de l'Etat en termes de classes Euro ? Qu'en est-il aussi du parc des véhicules des TPG et des SIG ?

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

Il convient au préalable de rappeler que les normes d'émission Euro fixent les quantités maximales de polluants réglementés (monoxyde de carbone; hydrocarbures; oxydes d'azote; particules fines) qui peuvent être émises à l'échappement par les véhicules roulants, tels que les voitures de tourisme, les véhicules de livraison, les poids lourds ou les deux roues motorisées. Introduites pour la première fois en 1992 pour les voitures de tourisme (norme Euro 1), ces normes ont été renforcées au cours des ans pour assurer que les véhicules neufs émettent aussi peu de polluants que ne le permettent les développements technologiques les plus récents. Ainsi, un véhicule de tourisme diesel correspondant à la norme Euro 5 (en vigueur depuis septembre 2009) émet environ 28 fois moins de particules qu'un véhicule mis en circulation en 1992.

Les normes Euro ne tiennent pas compte des émissions de dioxyde de carbone (CO₂), car d'une part, ce gaz n'est pas dangereux pour la santé aux concentrations qui prévalent actuellement et d'autre part, les émissions de CO₂ des véhicules font l'objet d'un autre programme de surveillance de l'Union Européenne auprès des constructeurs automobiles. En outre, ce sont les classes de l'étiquette énergie qui permettent de distinguer les véhicules les plus efficaces (Etiquette Energie A ou B) des plus gourmands en carburant (Etiquette Energie F ou G).

Stratégies mises en place par l'Etat de Genève

L'Etat de Genève (hors TPG et SIG, voir ci-dessous) possédait 1041 véhicules motorisés au 30 juin 2010, dont :

- 412 voitures de tourisme,
- 207 voitures de livraison et minibus,
- 45 camions et autocars.
- 377 engins divers et deux roues motorisés.

Plus de la moitié des 619 véhicules motorisés (hors camions, autocars, engins divers et deux-roues) sont utilisés par la police.

Conscient du rôle exemplaire que l'Etat de Genève doit jouer pour diminuer la charge polluante due à la circulation dans l'agglomération genevoise, le Conseil d'Etat a mis en place, il y a quelques années déjà, une politique volontariste de renouvellement de son parc de véhicules. En effet, dans le cadre de la révision du Plan de mesures d'assainissement de l'air (Plan OPair), effectuée en 2008, le Conseil d'Etat a décidé, comme première étape, qu'un plan de renouvellement accéléré des poids lourds de l'Etat ne

respectant pas les normes Euro 4 ou 5 devait être mis au point (mesure 10.3 du Plan OPair). Pour poursuivre cette action et l'étendre à la totalité du parc des véhicules, le Conseil d'Etat a fixé, parmi les objectifs de la législature 2010-2013, qu'un programme relatif au renouvellement de l'ensemble des véhicules de l'Etat devait être élaboré et réalisé. Parallèlement, l'Etat de Genève s'est également engagé, depuis 2007, dans une démarche exemplaire visant à réduire les déplacements effectués en transports individuels motorisés et à favoriser l'utilisation des modes doux, tant pour les déplacements professionnels que privés du personnel de l'Etat.

Renouvellement du parc des véhicules lourds

Suite à l'analyse de la flotte des véhicules lourds existante, un plan indicatif de renouvellement accéléré des poids lourds de l'Etat a été élaboré pour la Commission d'achat des véhicules de l'Etat (CAVE) en mai 2009. Chaque véhicule a été évalué selon des critères techniques et environnementaux, proposés par le service de protection de l'air et le service de l'énergie (norme Euro, âge, kilométrages annuel et total). Sur cette base, les poids lourds ont ensuite été répartis en catégories selon l'urgence de leur remplacement (urgent / prioritaire / important / secondaire / négligeable).

Sur la base de ce plan indicatif, la CAVE a établi en septembre 2009 une liste exhaustive des véhicules poids lourds que les départements détenteurs doivent remplacer avant 2020. Ainsi, parmi les 6 poids lourds placés dans la catégorie "remplacement urgent" (Euro 0, âge antérieur à 1990 et kilométrage supérieur à 200 000 km), 4 véhicules seront remplacés en 2010 et 2 en 2011. Dans la catégorie « remplacement prioritaire » (critères identiques aux précédents mais kilométrage inférieur à 200 000 km), 5 des 9 poids lourds seront remplacés en 2010 et 1 en 2011. Ainsi, à fin 2011, tous les véhicules de la catégorie « remplacement urgent » et 2/3 de ceux placés dans la catégorie « remplacement prioritaire » auront été renouvelés.

Renouvellement des véhicules légers

La répartition du parc actuel des véhicules légers de l'Etat suivant les normes Euro n'est pas connue dans le détail, toutefois une analyse basé sur la date d'achat permet d'estimer qu'à fin juin 2010 celui-ci se composait d'environ 10% Euro 0 et 1 (et inférieur), 14% d'Euro 2, 41% d'Euro 3, 24% d'Euro 4 et 11% Euro 5.

L'Etat de Genève fait de gros efforts dans le renouvellement de ses véhicules légers en faveur de modèles moins polluants et moins gourmands en énergie. Dans ce contexte, l'administration cantonale a préparé une révision de la directive d'achat des véhicules de l'Etat datant de 2001, laquelle sera soumise au Conseil d'Etat prochainement. Cette révision renforce les critères d'achats dans les domaines énergétiques et environnementaux (ex : normes Euro, étiquette Energie, normes CO₂, filtre à particules, puissance mesurée des moteurs). Elle sera agrémentée d'un volet supplémentaire concernant la gestion des véhicules fixant par exemple les paramètres de fin de vie de ceux-ci (recyclage, déconstruction, vente).

Dans la pratique depuis 2009, le choix d'un véhicule neuf se fait en exigeant les critères suivants : normes Euro 4 ou 5. Etiquette Energie A ou B (C pour la Police), et en privilégiant les véhicules à faibles émissions de CO₂, bénéficiant du bonus fiscal (selon la loi sur les contributions publiques), et équipement d'un filtre à particules et/ou d'un catalyseur DeNOx dans le cas d'un moteur diesel. Dans ces domaines, les véhicules de la police sont traités différemment pour des raisons de puissance de moteurs et d'équipement.

A titre d'exemple, de janvier 2009 à juillet 2010, ce sont 60 véhicules Euro 4 et 37 véhicules Euro 5 qui ont été nouvellement acquis par l'Etat. Ceci signifie qu'en quelque 18 mois, ces 97 véhicules nouveaux représentent 16% du parc existant total (voitures de tourisme, de livraison et minibus).

Ainsi, au fil des années et en fonction des évolutions tant du marché et de la réglementation, que des informations sur le sujet, l'Etat de Genève détermine des critères écologiques de plus en plus stricts dans le domaine des achats afin de favoriser l'acquisition de véhicules le moins polluants possible. Le renouvellement du parc se fait donc progressivement vers des véhicules présentant des émissions de polluants (NO_x, CO, COV, particules fines) et de CO₂ les plus basses, ainsi qu'une plus faible consommation énergétique.

Le Conseil d'Etat a par ailleurs inscrit dans son programme de législature 2010-2013 l'élaboration et la concrétisation d'un plan de renouvellement des véhicules de l'Etat (mesure 03.08 du programme de législature). Dans ce cadre, l'acquisition de véhicules à motorisation alternative (électriques ou hybrides) sera envisagée, de même que la possibilité de diminuer la taille du parc de véhicules par une mise en commun (auto-partage) des véhicules légers, chaque fois que cela est possible et pertinent.

Plan de mobilité de l'administration cantonale

L'action du Conseil d'Etat visant l'amélioration des qualités environnementales du parc automobile de l'Etat est accompagnée par une réflexion sur les besoins en mobilité des fonctionnaires et la mise à disposition du personnel de l'administration d'alternatives au véhicule individuel, chaque fois que ceci est possible. Dans cet esprit, le Conseil d'Etat a décidé, en 2007 déjà, qu'un « Plan de mobilité de l'administration cantonale (PMAC) » devait être mis en place. Une expérience pilote a ainsi été menée jusqu'au 30 avril dernier avec les services localisés à David-Dufour ou à Carl-Vogt. Dans ce cadre, les prestations suivantes ont été mises à disposition des collaborateurs et collaboratrices :

- vélos et vélos électriques réservés aux déplacements professionnels;
- Cart@Bonus gratuites pour les déplacements professionnels des personnes ne possédant pas d'abonnement UNIRESO;
- Cartes journalières CFF pour les personnes devant effectuer un déplacement professionnel et disposant d'un abonnement demi-tarif;
- Quatre véhicules Mobility parkés au parking David-Dufour et réservés aux déplacements professionnels hors du périmètre Ville de Genève – communes urbaines.

Les résultats positifs de l'expérience pilote ont convaincu le Conseil d'Etat d'étendre par étapes et de manière coordonnée le PMAC à l'administration du petit Etat. Outre le site de David-Dufour qui sera définitivement doté des prestations complètes du PMAC (voitures, vélos, vélos électriques, covoiturage, mais aussi garage à motos, douches et vestiaires), les sites de la Vieille-Ville, de la rue du Stand/Gazomètres et le site d'Aïre (direction générale de l'eau) ont été choisis pour un nouveau développement qui débutera en 2011.

Le déplacement le moins polluant étant celui auquel on a pu renoncer, le Conseil d'Etat a récemment adopté un règlement sur le télétravail. Certains collaborateurs peuvent en effet travailler par objectifs mesurables, sans se rendre tous les jours dans un bâtiment de l'administration cantonale. Cette mesure, en cours d'introduction, devrait, entre autres, avoir des effets sur le nombre de trajets pendulaires effectués.

Parc des véhicules des Transports publics genevois (TPG)

Aujourd'hui, la flotte d'autobus TPG est constituée de 118 véhicules aux normes Euro 5 EEV (Enhanced environmentally-friendly vehicles : seuils d'émission pour les poids lourds plus sévères que la norme Euro 5

actuellement en vigueur), 5 véhicules Euro 3 avec filtres à particules et 77 véhicules Euro 0, soit 200 autobus au total. Le reste du parc est constitué de trams et de trolleybus.

Dans le contrat de prestations pour la période 2011-2014, l'amélioration du parc de véhicules des TPG sous l'angle de l'impact sur l'environnement sera très importante. Elle est caractérisée par deux éléments principaux :

- l'augmentation de la part électrique non polluante de l'offre globale TPG (places x kilomètres offertes), qui était de 46% en 2002, se situe à 53% en 2011 et passera à 58% en 2014;
- l'achat d'autobus de nouvelle génération, dont les motorisations évoluent vers la norme actuelle Euro 5 EEV, rejetant vingt fois moins de particules fines et huit fois moins de NO_x, qui sont les principaux polluants en zone urbaine.

Entre 2011 et 2014, les anciens autobus seront ainsi remplacés. Le parc autobus des TPG sera alors composé de 210 autobus et autobus articulés Euro 5 EEV et 5 autobus double articulés Euro 3, tous équipés de filtres à particules. Le parc ainsi renouvelé sera l'un des plus « propres » des grandes villes européennes.

Parallèlement à ces améliorations, les TPG testent depuis 2009 des autobus hybrides. Ces véhicules permettent d'envisager à terme des réductions de consommation de 20 à 30%. Aujourd'hui leur prix trop élevé et leur fiabilité technique insuffisante restent des freins importants à leur acquisition. Toutefois les TPG poursuivront ces tests à plus grandes échelles afin de se préparer à les intégrer dans leur parc autobus.

Enfin, concernant les véhicules de service, les TPG ont massivement recours à Mobility car sharing. En outre, ils font cette année encore l'acquisition de plusieurs Toyota Prius hybrides comme voitures d'intervention sur le réseau et d'une Fiat Panda au GNC pour les déplacements commerciaux.

Parc de véhicules des Services industriels de Genève (SIG)

Le tableau ci-dessous présente l'état actuel du parc de véhicules SIG par catégories d'Euro 0 à Euro 5. Pour chaque catégorie, la période de renouvellement montre l'évolution du parc vers des critères environnementaux plus exigeants.

Le développement durable forme le socle de la stratégie de SIG. En cohérence, SIG «verdit» progressivement son parc de véhicules.

Actuellement, la totalité des achats de véhicules sont concentrés sur les catégories Euro 4 et 5. Aucun véhicule ou engin n'est acheté dans les catégories inférieures.

D'ici à fin 2010, SIG va évaluer un programme d'accélération de son renouvellement des véhicules les plus polluants.

En 2009, l'entreprise a en outre diminué son parc de 22 véhicules.

En plus d'améliorer les équipements, SIG tente d'optimiser les processus et les comportements en matière de mobilité. Quelques exemples, non exhaustifs, pour démontrer cette implication :

- un projet est en cours pour développer le travail distribué (télétravail, prise de travail directement sur le terrain, etc.). Des expériences pilotes voient le jour, limitant les déplacements et optimisant la productivité;
- un plan de mobilité a été mis en place, avec succès, pour inciter à la mobilité douce entre le domicile et le lieu de travail des collaborateurs;
- pour 2010, l'objectif d'entreprise est de diminuer de 6% les émissions de CO₂ du parc de véhicules;
- tous les utilisateurs réguliers de véhicules SIG ont été formés à la technique de conduite écologique Ecodrive.

Composition de la flotte SIG en août 2010 en termes de classe EURO par catégorie de véhicules

	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO4	EURO 5	
Année échange	6	3	1	9	6	5	30 POIDS LOURDS
	2010-2016	2016-2018	2019	2022-2027	2023-2029	2025-2028	
Année échange	8	14	36	59	32	2020	149 UTILITAIRES LÉGERS
	2011-2020	2010-2014	2010-2020	2010-2023	2018-2028		
Année échange		10	29	140	60	4	243 VOITURES
		2010-2013	2010-2014	2011-2021	2015-2025	2020	
Année échange	14	2	2	5	6		29 ENGINES
	2011-2028	2016	2017-2020	2021-2025	2026-2034		
Année échange				4			4 DEUX-ROUES
				2015-2018			
Nb vhc	28	29	68	217	104	9	455 PARC SIG
Taux	6%	6%	15%	48%	23%	2%	
	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO4	EURO 5	

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

La chancelière :
Anja WYDEN GUELPA

Le président :
François LONGCHAMP