

Projet présenté par les députés :

M^mes et MM. Guillaume Barazonne, Michel Forni, Jean-Claude Ducrot, Fabiano Forte, Nelly Guichard, Béatrice Hirsch, Guy Mettan, Pascal Pétroz, Anne-Marie von Arx-Vernon, Didier Bonny et François Gillet

Date de dépôt : 26 juin 2009

Projet de loi définissant des critères écologiques exemplaires pour l'acquisition de véhicules neufs par l'Etat de Genève

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
vu l'ordonnance sur la protection de l'air (OPAir), du 16 décembre 1985;
vu la Conception générale de l'énergie 2001-2005 approuvée par le Grand Conseil le 28 août 2003;
vu le Plan de mesures OPAir 2003-2010 arrêté conformément aux articles 31 à 33 de l'ordonnance fédérale sur la protection de l'air et adopté par le Conseil d'Etat le 2 avril 2003;
vu la version révisée du Plan de mesures OPAir 2003-2010 approuvée par le Conseil d'Etat en 2008;
décrète ce qui suit :

Art. 1 But

La présente loi a pour but de promouvoir l'application des différents plans de mesures relatifs à l'assainissement de l'air approuvés par le Conseil d'Etat et de lutter contre les émissions de CO₂, en imposant des critères écologiques exemplaires lors de l'acquisition de nouveaux véhicules par l'Etat de Genève.

Art. 2 Principes

¹ Afin de remplir les buts énoncés à l'art 1, l'Etat de Genève fixe des valeurs-limites concernant les émissions des véhicules à moteur dont il est propriétaire. Dès l'entrée en vigueur de la présente loi, les nouveaux

véhicules acquis par l'Etat de Genève ne doivent pas dépasser les valeurs limites fixées à l'alinéa 2.

² Ces valeurs limites sont les suivantes :

- a) voitures de tourisme: 110 g/km de CO₂ dès 2010 et 100 g/km de CO₂ dès 2015,
- b) camionnettes, fourgonnettes ou minibus: 160 g/km de CO₂ dès 2010 et 150 g/km de CO₂ dès 2015.

Aux fins de la présente loi, on entend par « camionnette » ou « fourgonnette » les véhicules de 1,5 tonne à 3,5 tonnes et par « minibus » les véhicules contenant de 10 à 19 places.

Art. 3 Communes

L'Etat incite les communes genevoises à respecter les valeurs d'émission fixées à l'art 2, al. 2, notamment en les invitant à mettre en place des offres publiques d'achats en commun avec l'Etat de Genève.

Art. 4 Etablissements publics et entités subventionnées

L'Etat incite, par le biais des contrats de prestations, les établissements publics et les entités qu'il subventionne à respecter les normes prévues à l'art. 2, al. 2, lors de l'acquisition de nouveaux véhicules.

Art. 5 Accords intercantonaux

L'Etat conclut, dans la mesure du possible, des accords intercantonaux ou des accords avec d'autres collectivités publiques suisses, afin de passer des commandes groupées de véhicules ne dépassant pas les valeurs limites prévues à l'article 2, al. 2.

Art. 7 Exceptions

Les véhicules de secours (ambulances, voitures de police, camions de pompiers) ne sont pas concernés par les dispositions de la présente loi.

Art. 8 Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 2010.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Malgré les différentes mesures prises ces dernières années, la qualité de l'air laisse toujours à désirer à Genève et les résultats d'analyses publiées récemment restent alarmants. Les valeurs limites d'émissions de gaz polluants fixées par la loi n'étant actuellement toujours pas respectées, il y a tout lieu de s'inquiéter pour l'environnement et la santé de la population. Il est ainsi urgent d'agir davantage en la matière, faute de quoi aucune amélioration n'est à espérer avant 2020.

En signant le protocole de Kyoto, la Suisse a pris l'engagement de réduire ses émissions de CO₂ pour lutter contre le changement climatique. Selon la loi fédérale sur le CO₂ découlant du protocole, les émissions de combustibles sont censées diminuer de 15% entre 1990 et 2010, tandis que celles des carburants, de 8% dans le même laps de temps. Alors que le premier objectif sera vraisemblablement atteint, il n'en va pas de même pour le second, les émissions de CO₂ enregistrées en 2007 étant de 11,4% plus élevées qu'en 1990. Le trafic individuel motorisé en est principalement responsable. Avec une moyenne de 183 g/km de CO₂ en 2007, la flotte des véhicules suisse bat des records d'émissions dépassant de 13% la moyenne européenne.

Les efforts consentis par la Suisse depuis 1996 ne se sont pas révélés assez efficaces. Des mesures visant à réduire la consommation de carburants ont été élaborées par la Commission de l'environnement du Conseil des Etats (CEATE). Il s'agit d'un système de bonus octroyant aux voitures les plus propres une prime, financée par une hausse de la taxe d'importation, pouvant aller jusqu'à 3000 F. Ce système ne satisfait pas les organisations environnementales qui ont proposé un autre modèle : introduire un système de bonus-malus avec plusieurs niveaux de bonus comprenant, par exemple, un bonus d'efficacité énergétique et un bonus environnemental.

Point de situation à Genève

L'amélioration de la qualité de l'air passe par le développement des transports publics et par la mobilité douce. Les chantiers des trams achevés et en cours de réalisation de même que le projet du CEVA démontrent une volonté politique forte d'agir efficacement. L'offre en matière de transports publics à Genève s'est élargie et doit encore s'améliorer. En matière de mobilité douce, le vélo électrique a le vent en poupe et l'usage du vélo

traditionnel est encouragé sur des cheminements prévus spécialement et de plus en plus sécurisés.

L'Etat de Genève favorise aussi la mobilité douce dans ses services. Parmi les incitations, citons les cartes UNIRESO à tarif préférentiel et l'usage du vélo. Une centaine de vélos récupérés lors de l'Eurofoot sert d'ailleurs actuellement à l'organisation d'un concours en vue de promouvoir son utilisation pour les déplacements privés et professionnels des collaborateurs. A cela s'ajoute un plan de mobilité lancé dans les jours à venir avec la mise en place d'un site test à David-Dufour (construction d'un garage à vélo, mise en place de quatre places véhicule Mobility avec centrale de réservation et cartes à disposition des collaborateurs). Il convient en outre de souligner le remarquable travail effectué par la Centrale commune d'achats en lien avec la direction du service du développement en matière de développement durable.

Dans le dernier plan de mesures concernant la protection de l'air (OPAir) révisé en 2008, il est question d'instaurer une « zone à émissions réduites » au centre-ville et de reconduire l'octroi d'un bonus voire d'une exonération de la taxe auto pour l'année de l'achat et les deux années suivantes aux véhicules les moins polluants. Les poids lourds et les deux-roues motorisés sont désormais concernés par cette mesure.

Une loi fiscale incitative (sur le principe du bonus-malus) favorisant l'achat de véhicules neufs moins polluants a été adoptée récemment par le Grand Conseil. L'objectif de cette loi est d'imposer les véhicules de tourisme non plus seulement en fonction de leur puissance mais aussi de leur émission de CO₂.

On sait par ailleurs qu'en 2006, à Genève, 23% des émissions de CO₂ étaient dues aux voitures de tourisme (données du service cantonal de protection de l'air – SCPA). Le nombre de véhicules et de kilomètres parcourus est en constante augmentation.

Il reste donc des efforts à faire pour protéger la santé de nos habitants et protéger notre environnement.

Les collectivités publiques en Suisse (notamment l'Etat de Genève et les communes ainsi que les établissements publics) sont propriétaires de nombreux véhicules automobiles. Elles doivent montrer l'exemple en s'imposant à elles-mêmes des normes strictes en matière d'émission de CO₂ lors de l'acquisition de nouveaux véhicules automobiles.

Commentaire article par article

Art. 1 But

La présente loi a pour but de promouvoir l'application des différents plans de mesures relatifs à l'assainissement de l'air approuvés par le Conseil d'Etat et de lutter contre les émissions de CO₂, en imposant des critères écologiques exemplaires lors de l'acquisition de nouveaux véhicules par l'Etat de Genève.

De notre point de vue, les collectivités publiques et plus particulièrement l'Etat de Genève doivent montrer l'exemple en fixant des valeurs limites d'émission de gaz polluants lors de l'acquisition de véhicules neufs. A la suite notamment de la publication du plan de mesure révisé 2008 OPAir qui vise à réduire significativement les émissions polluantes et plus particulièrement les particules fines il convient d'agir.

Art 2 Principes

¹ Afin de remplir les buts énoncés à l'article 1, l'Etat de Genève fixe des valeurs limites concernant les émissions des véhicules à moteur dont il est propriétaire. Dès l'entrée en vigueur de la présente loi, les nouveaux véhicules acquis par l'Etat de Genève ne doivent pas dépasser les valeurs limites fixées à l'alinéa 2.

² Ces valeurs limites sont les suivantes :

- a) voitures de tourisme: 110 g/km de CO₂ dès 2010 et 100 g/km de CO₂ dès 2015,
- b) camionnettes, fourgonnettes ou minibus: 160 g/km de CO₂ dès 2010 et 150 g/ km de CO₂ dès 2015.

Aux fins de la présente loi, on entend par « camionnette » ou « fourgonnette » les véhicules de 1,5 tonne à 3,5 tonnes et par « minibus » les véhicules contenant de 10 à 19 places.

L'objectif consiste à abaisser les émissions de CO₂ des nouveaux véhicules immatriculés afin d'atteindre les valeurs cibles que la Suisse et le canton de Genève se sont eux-mêmes fixées.

Art 3 Communes

L'Etat incite les communes genevoises à respecter les valeurs d'émission fixées à l'article 2, alinéa 2, notamment en les invitant à mettre en place des offres publiques d'achats en commun avec l'Etat de Genève.

En procédant de la sorte, il en résulterait une économie d'échelle pour les communes et l'Etat qui compenserait le surcoût lié à l'acquisition de véhicules moins polluants. L'Etat donne ainsi l'exemple et joue un rôle de « facilitateur ».

Art 4 Etablissements publics et entités subventionnées

L'Etat incite, par le biais des contrats de prestations, les établissements publics et les entités qu'il subventionne à respecter les normes prévues à l'article 2, alinéa 2, lors de l'acquisition de nouveaux véhicules.

Bien qu'indépendantes de l'Etat de Genève, ces institutions doivent également montrer l'exemple, dès lors qu'elles sont financées par des fonds publics et qu'elles-mêmes ont pour but d'atteindre des objectifs d'intérêts publics.

Art 5 Accords

L'Etat conclut, dans la mesure du possible, des accords intercantonaux ou des accords avec d'autres collectivités publiques suisses, afin de passer des commandes groupées de véhicules ne dépassant pas les valeurs-limites prévues à l'article 2, alinéa 2.

Cette dynamique permettrait aux cantons de bénéficier des avantages cités à l'article 3. La Suisse pourrait combler son retard et atteindre plus facilement les objectifs du protocole de Kyoto.

Art 6 Exceptions

Les véhicules de secours (ambulances, voitures de police, camions de pompiers) ne sont pas concernés par les dispositions de la présente loi.

En l'état actuel des progrès technologiques, les moteurs des voitures peu polluantes n'apparaissent pas adaptés à la conduite nerveuse et au rythme soutenu nécessaires en cas d'interventions urgentes.