

Date de dépôt : 21 octobre 2009

Rapport

de la Commission de l'environnement et de l'agriculture chargée d'étudier le projet de loi de M^{mes} et MM. Guillaume Barazzone, 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 définissant des critères écologiques exemplaires pour l'acquisition de véhicules neufs par l'Etat de Genève

Rapport de M. Ernest Greiner

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission de l'environnement et de l'agriculture a étudié le projet de loi 10512 lors de ses séances des 24 septembre et 1^{er} octobre 2009, sous la présidence de M. Antoine Bertschy. Au cours de leurs travaux, les commissaires ont pu compter sur la présence de M^{me} Christine Hislair, secrétaire générale adjointe, DT, et de M. Daniel Chambaz, directeur général de l'environnement, DT. Les procès-verbaux ont été tenus par M. Leonardo Castro. Que tous soient remerciés ici de leur travail.

Le projet de loi 10512, déposé en juin 2009, vise à promouvoir les différents plans de mesures relatives à l'assainissement de l'air et à lutter contre les émissions de CO₂. Lors des acquisitions de nouveaux véhicules par l'Etat de Genève, ce projet de loi veut imposer des critères écologiques exemplaires. Toutefois, certaines mesures proposées ont paru, à la majorité de la commission, disproportionnées ou peu aptes à atteindre leur objectif.

Audition de M. Guillaume Barazzone, député, signataire du projet de loi 10512

M. Barazzone présente le projet de loi 10512 et explique que Genève utilise des critères écologiques pour l'achat des véhicules, mais ce projet de loi veut rendre ces critères plus sévères en montrant l'exemple et en incitant les institutions à des achats de véhicules en commun. Les TPG, SIG et les HUG pourront via leur contrat de prestations aussi être visés. Un inventaire et un bilan des véhicules, des engins de travail, comme les tondeuses à gazon, pourraient aussi être traités par ce projet de loi. Il rappelle que les coûts induits par la pollution dans le domaine de la santé sont considérables.

Audition de M. Bernard Gut, président de la commission des achats de véhicules par l'Etat de Genève, et M^{me} Alicia Calpe, directrice de la Centrale commune d'achats

M^{me} Calpe indique que le marché tend vers une limite de 130 grammes de CO₂ et non vers une limite de 100 grammes selon le projet de loi. Elle explique que le CO₂ n'est pas le seul critère écologique, car les véhicules neufs acquis par l'Etat sont de classe A ou B et suivent les normes EURO4 et EURO5. Concernant les véhicules non plaqués mais motorisés, elle précise que chaque service a son propre inventaire et que les achats ne sont pas centralisés. A la question des voitures hybrides, elle explique que seules deux pompes sont disponibles sur le canton.

M. Gut décrit la procédure d'achat. En 1995, le Conseil d'Etat, dans un souci d'équité, a créé une commission où tous les départements sont représentés ainsi que les responsables des garages de l'Etat, soit la police et la voirie. Toutes les demandes de remplacement ou d'acquisition nouvelles sont soumises à la commission. Elle est encadrée par des directives du Conseil d'Etat et du service cantonal de l'énergie. La commission doit privilégier les véhicules exonérés de l'impôt et respecter la norme EURO4, au minimum. Elle tient compte le plus possible des directives, mais elle n'a pas la maîtrise du budget. Sur la base des documents distribués, 30% (318) du parc de véhicules visés par le projet de loi sont concernés.

Prise de position des groupes

Un commissaire (UDC) estime que le projet de loi part d'un bon sentiment, mais il prie ses initiateurs de le retirer. Il rappelle qu'il se vend, en Suisse, près de 300 000 véhicules par année et qu'un projet de loi pour 300 véhicules n'est pas raisonnable.

Un commissaire (L) souligne la problématique des véhicules non plaqués représentant une pollution supérieure au parc visé par le projet de loi. Des valeurs inscrites dans ce projet posent problème et il préfère un règlement du Conseil d'Etat plutôt qu'un projet de loi.

Un commissaire (R) a l'impression que l'effort est fait par l'Etat. Il explique que ce projet de loi est arrivé trop tôt, car les produits demandés ne sont pas encore disponibles sur le marché.

Une commissaire (Ve) indique soutenir le projet, même s'il doit être amendé pour être acceptable.

Une commissaire (S) trouve que le projet de loi part d'une bonne intention, mais qu'il doit être revu. Elle regrette le manque de substance concernant les incitations. Il est bien de traiter des problèmes de santé, notamment du problème des particules fines.

Une commissaire (PDC) concède que les normes inscrites sont très strictes et rigides. Elle indique, en cas d'entrée en matière, qu'un amendement pourrait prévoir de se référer aux recommandations du Scan.

Le président met aux voix l'entrée en matière sur le projet de loi 10512 :

Oui : 7 (3 S ; 2 Ve ; 2 PDC)

Non : 7 (1 R ; 3 L ; 2 UDC ; 1 MCG)

Abst : –

L'entrée en matière n'est pas acceptée et le rapporteur vous recommande, Mesdames et Messieurs les députés, d'en faire de même.

Projet de loi (10512)

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 en tend 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, a fin de passer des commandes groupées de véhicules ne dépassant pas les valeurs limites prévues à l'article 2, al. 2.

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.

Art. 7 Entrée en vigueur

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