

Date de dépôt : 4 mai 2010

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier le projet de loi de 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 définissant des critères écologiques exemplaires pour l'acquisition de véhicules neufs par l'Etat de Genève

Rapport de majorité de M. Antoine Bertschy (page 1)

Rapport de minorité de M^{me} Anne Marie von Arx-Vernon (page 7)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Antoine Bertschy

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 20 avril 2010, la Commission des transports s'est réunie, sous l'experte présidence de M. Alain Meylan, pour traiter du projet de loi 10512-A définissant des critères écologiques exemplaires pour l'acquisition de véhicules neufs par l'Etat de Genève. Cette séance s'est tenue en présence de M^{me} Michelle Künzler, conseillère d'Etat en charge du DIM, de M. Christophe Genoud, secrétaire adjoint, et M. Yves Delacrétaz de la direction générale de la mobilité (DGM). Le procès verbal a été tenu avec précision et efficacité par M. Julien Siegrist. Qu'il en soit remercié ici.

Préambule

Il convient de rappeler que ce projet de loi avait déjà été traité par la Commission de l'environnement et de l'agriculture durant deux séances, les

24 septembre et 1^{er} octobre 2009. Il en était ressorti un vote de 7 voix favorables contre 7 voix opposées à l'entrée en matière. Dès lors, comme le veut le règlement de notre Grand Conseil, l'entrée en matière sur cet objet ne s'est pas faite. Des élections ayant eu lieu entre le vote de la commission et le retour devant la plénière du Grand Conseil, ce dernier a, dans sa grande sagesse et sur proposition du bureau, décidé de renvoyer ce projet de loi dans une nouvelle commission, soit celle des transports. Notons également que certains commissaires de cette dernière ont exprimé leur surprise de se voir retourner cet objet qu'ils estiment plus du ressort de la Commission des finances.

Audition de l'auteur du projet de loi

M. Barazzone indique en premier lieu que, selon lui, la raison du retour en commission de ce projet de loi provient du fait que personne n'a envie d'affirmer que l'Etat ne doit rien faire en matière de diminution d'émissions de CO₂. Reste à savoir comment se montrer exemplaire.

Il est conscient que l'Etat fait d'ores et déjà des efforts allant dans ce sens. Néanmoins, il est possible de faire plus afin de montrer la bonne voie à suivre, notamment du fait que notre canton accueille le Salon de l'automobile qui, année après année, dévoile des modèles toujours plus écologiques, quelle que soit la catégorie.

M. Barazzone se réfère également à la nouvelle loi sur l'imposition des véhicules, acceptée en votation populaire, qui va dans le sens de favoriser les automobiles les plus propres et qui est une raison supplémentaire pour que l'Etat montre l'exemple. Il estime également que Genève prend du retard par rapport à d'autres villes où des efforts particuliers sont faits afin de diminuer les émissions de CO₂ provenant du trafic routier, par exemple en installant des bornes pour recharger les véhicules électriques. Il pense qu'il faudrait, rapidement, faire évoluer les infrastructures pour aller dans ce sens.

Il est conscient que certains députés sont sceptiques quant au fait que le projet de loi soit approprié pour ce sujet, la motion étant plus adéquate. De son point de vue, peu importe le moyen, seul compte le résultat.

Un commissaire (UDC) estime que ce projet de loi manque d'ambition. Il se réfère au président de République française qui a décidé que d'ici cinq ans un million de véhicules de l'Etat seront électriques. N'aurait-il pas fallu dès lors, dans ce projet de loi, aller dans le même sens, et non pas demander de diminuer les émissions de CO₂, mais d'obliger l'achat de véhicules électriques ?

M. Barazzone pense que la question peut effectivement se poser. Mais ce qui compte, c'est que l'Etat aille dans le bon sens. En outre, il ne pense pas que fixer un objectif à trois ans pour que l'ensemble du parc de véhicules passe à l'électrique soit réaliste.

Une commissaire (PDC) se réjouit de traiter ce projet de loi qu'elle considère comme extrêmement pragmatique. Elle estime que c'est typiquement le genre d'objet qui doit être enrichi par les idées et les amendements des groupes d'autres sensibilités politiques. Concernant les véhicules électriques, et sachant que des prises existent aux parkings Dufour et Saint-Antoine, elle aimerait savoir si l'Etat en possède déjà et qui y seraient stationnées.

M. Genoud répond qu'à sa connaissance il n'y en a pas. Toutefois, une réflexion existe au sein de l'administration sur ce sujet. Un petit groupe de travail, piloté par le chef de projet du plan de mobilité, a initié des démarches auprès de constructeurs automobiles auxquels pourraient s'associer les SIG et Alpiq. Il note également que la puissance des véhicules électriques ne pose pas de problème, contrairement à l'autonomie, encore très limitée. Mais il sait que de gros progrès technologiques devraient intervenir dans les deux ou trois prochaines années.

M. Barazzone est conscient que fixer des normes strictes dans ce projet de loi pose un problème en raison de la diminution constante des émissions de CO₂ par les nouveaux véhicules arrivant sur le marché. C'est pourquoi les normes proposées sont assez sévères. Nonobstant cette question, ce qui compte à ses yeux n'est pas tant le « comment » que le « quoi » autrement plus important.

Un commissaire (MCG) croit savoir que la Constituante se penche sur la même problématique de ce projet de loi. Personne ne peut ni confirmer, ni infirmer.

Le Président remarque que le nombre de véhicules concernés n'est que de 0,05% du parc automobile du canton. Il pense donc que cela ne nécessite pas un projet de loi.

M. Barazzone rappelle que l'idée est aussi d'inciter les communes et les entités parapubliques à appliquer des normes identiques. Il souhaiterait même aller plus loin en englobant les véhicules de la Confédération, de l'armée, voire ceux des multinationales ayant leur siège à Genève. A l'heure actuelle, ce sont des questions économiques qui freinent ce processus. Mais c'est à son sens un mauvais calcul, car, sur le long terme, des véhicules économiques en carburant sont rentables.

Un commissaire (PDC) note que si l'impact d'une telle loi est limité, le rôle d'exemple de l'Etat est important. Ce projet a donc un sens.

Pour le Conseil d'Etat, l'objectif d'avoir des véhicules moins polluants semble évident. Mais le vrai but est de choisir le meilleur moyen possible pour le meilleur déplacement possible et de limiter ainsi l'utilisation d'automobiles au profit de la marche, du vélo et des transports publics. Une analyse des véhicules utilisés par chaque département devrait être faite afin de savoir pourquoi et quand ils sont utilisés, et voir si c'est réellement le meilleur moyen de transport. Toutefois, à son avis, la Commission des finances est mieux placée que celle des transports pour traiter ce sujet.

Position des partis

Le **parti socialiste** pense que, vu la position déjà prise par la Commission de l'environnement et de l'agriculture et vu que le département est d'ores et déjà un acteur moteur dans la démarche écologique, il refuse ce projet de loi.

Aux yeux de l'**UDC**, les lois doivent porter pour l'ensemble et prévoir des exceptions. Il n'y a pas lieu de faire des lois spécifiques pour les cas particuliers. Dès lors, vu le faible nombre de véhicules concernés par ce projet de loi, il convient de ne pas entrer en matière.

Pour le **MCG**, ce projet de loi n'est pas opportun. C'est donc un refus clair et net.

Le **parti libéral** refuse ce projet de loi pour les mêmes motifs que ceux indiqués par l'**UDC**.

Le **parti radical** suit le parti libéral.

Pour **les Verts**, ce projet de loi n'est pas parfait, mais part d'une bonne intention. Notant le rôle d'exemple que se doit d'avoir l'Etat au niveau des normes écologiques, ils soutiennent le projet de loi.

Le **PDC** invite les commissaires à soutenir ce projet de loi afin de présenter des amendements.

La décision

Le Président met au vote l'entrée en matière sur le PL 10512-A :

Pour :	5 (2 PDC, 3 Ve)
Contre :	9 (2 S, 2 MCG, 1 UDC, 3 L et 1 R)
Abstention :	—

L'entrée en matière sur le PL 10512-A est refusée.

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'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.

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.

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.

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. 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.

Date de dépôt : 11 mai 2010

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M^{me} Anne Marie von Arx-Vernon

Mesdames et
Messieurs les députés,

Et dire que l'entrée en matière de ce projet de loi a failli être acceptée lors de la précédente législature à la Commission de l'environnement... Les Démocrates Chrétiens regrettent que ce projet de loi n'ait pas suscité l'intérêt qu'ils avaient attendu pour cette proposition simple, pragmatique et pionnière !

La raison pour laquelle ce projet de loi est revenu en Commission des transports est que personne n'osait affirmer que l'Etat ne devait rien faire en matière de diminution des émissions de CO² et de particules fines. Personne n'osait affirmer qu'il ne faut pas choisir des véhicules moins polluants !

Certains disent que ce n'est pas le bon instrument pour atteindre le but poursuivi. Pourquoi n'ont-ils pas amendé ce projet de loi puisqu'ils laissaient entendre qu'ils avaient connaissance d'un meilleur instrument ?

Les Démocrates Chrétiens sont sensibles au fait que l'Etat fait des efforts et que le critère écologique est pris en compte lors de l'acquisition de véhicules. Mais, il faut que l'Etat montre clairement l'exemple en acquérant des véhicules qui, dans chaque catégorie, émettent moins de CO² et moins de particules fines que d'autres modèles de la même gamme.

D'autres villes sont bien plus avancées que Genève, puisque certaines posent des bornes qui permettent de recharger les véhicules électriques au sein de la ville. Il est regrettable que Genève ne soit pas pionnière en la matière.

Même si ce projet de loi est très restrictif et fixe des normes très précises, (qui devront être adaptées en fonction de l'évolution technologique), il a le mérite de faire des propositions concrètes dans un domaine sensible et symbolique en terme de développement durable.

Les Démocrates Chrétiens se demandent finalement s'ils n'auraient pas dû être plus ambitieux et proposer que, d'ici 3 à 5 ans, tous les véhicules utilisés à l'Etat de Genève soient électriques, puisque des modèles existent déjà sur le marché.

Les Démocrates Chrétiens sont ravis d'apprendre qu'une réflexion est engagée autour de la mobilité électrique, en marge du plan mobilité de l'administration dont le DIM a la charge. Il est également relevé que les véhicules électriques sont de plus en plus performants et que l'accélération y est même plus efficace que sur un véhicule à essence !

Reste toutefois le problème de l'autonomie. Paraît-il que d'ici 2 à 3 ans, le bilan de l'expérience pilote sera présenté au Grand Conseil.

Les Démocrates-Chrétiens, par ce projet de loi, souhaitent entamer un processus pouvant inciter les communes et les entités parapubliques à participer à l'aventure. Les SIG et les TPG, par exemple, qui ont beaucoup de véhicules, pourrait augmenter ainsi le champ de l'expérimentation.

L'idéal serait que tous les véhicules appartenant à la fonction publique : les cantons, la Confédération et même l'armée soient concernés ! Le rêve va même jusqu'à imaginer que les multinationales qui siègent à Genève adhèrent à un tel concept de mobilité électrique !

Tout le monde semble d'accord que les véhicules soient les moins polluants possible... Alors, pourquoi refuser l'entrée en matière d'un projet de loi aussi évident...

Aujourd'hui, la Poste s'engage dans l'achat et la Migros dans la vente de véhicules électriques. C'est un signe que ce projet de loi est parfaitement en phase avec notre époque et que nous devons nous engager pour l'Etat de Genève à la promotion de ce type de véhicules.

Je vous demande donc, Mesdames et Messieurs les députés, de bien vouloir accepter l'entrée en matière de ce projet de loi et son renvoi à la Commission de finances pour en étudier les effets financiers.