

Date de dépôt : 28 janvier 2014

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier le projet de loi de M^{mes} et MM. Cyril Aellen, Ivan Slatkine, Patrick Saudan, Pierre Ronget, Christiane Favre, Daniel Zaugg, Pierre Weiss, Antoine Barde, Jacques Béné, Pierre Conne, Nathalie Schneuwly, Charles Selleger et Yvan Zweifel modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05)

Rapport de M. Cyril Aellen

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports s'est réunie les 8 et 15 octobre 2013 pour examiner le projet de loi PL 11273 déposé le 29 août 2013.

Les deux séances se sont déroulées sous la présidence de M. Antoine Droin et les procès-verbaux ont été tenus par M. Aurélien Riondel ; qu'ils en soient remerciés.

Selon l'usage, lors de sa première séance, la Commission des transports a procédé à l'audition du premier signataire, M. Cyril Aellen. Aucune demande d'audition n'ayant été demandée, l'entrée en matière sur ce projet de loi a été votée lors de cette même séance.

La seconde séance a été consacrée aux deuxième et troisième débats.

1. Présentation du projet de loi par le premier signataire, M. Cyril Aellen (L)

Pour ses auteurs, le but de ce projet de loi n'est pas de résoudre les problèmes de mobilité ou de stationnement de Genève, mais de promouvoir les véhicules automobiles les moins polluants.

Il est également juste de rappeler que des députés PDC avaient déposé, malheureusement sans succès, une motion au but comparable.

Pour les auteurs du projet de loi, les voitures peu polluantes sont rares, principalement en raison de leur prix trop important. L'une des solutions possibles aurait été de subventionner l'achat de véhicules sans émission de CO₂. Les auteurs ont cependant préféré accroître l'attractivité de ces véhicules peu polluants en leur attribuant des facilités dans un domaine qui complique grandement le quotidien des automobilistes : le stationnement. La mesure proposée par le projet de loi, à savoir l'instauration d'une durée de parcage illimitée et gratuite sur la voie publique des véhicules n'émettant pas de CO₂, ne coûterait rien à la collectivité, si ce n'est un léger manque à gagner.

Les signataires pensent que cette facilité de stationnement permettra d'augmenter fortement le nombre de voitures sans émission de CO₂ et constitue un système à la fois attractif et simple à gérer. Dans un souci de simplification notamment, il n'est pas proposé d'inclure cette mesure aux parkings sis en ouvrage.

A la connaissance des auteurs, il n'existe pas de statistiques pour le canton de Genève sur le nombre de véhicule n'émettant pas de CO₂. En Suisse toutefois, seules 1 800 voitures sans émission de CO₂ étaient immatriculées en 2012. Au regard du nombre de macarons zone bleue actuellement délivrés, les véhicules sans émission représentent une infime part du parc automobile.

C'est sciemment que les auteurs ont voulu restreindre l'effet du projet de loi aux seuls véhicules sans émission de CO₂. Il est pensé comme une mesure d'encouragement passagère et vise à rendre attractifs les véhicules sans émission de CO₂ en leur accordant un avantage qui pourrait atténuer l'effet de leur prix élevé.

2. Discussion et vote d'entrée en matière

Des commissaires (Ve) indiquent que l'utilisation du domaine public a un coût. Ils estiment que le projet de loi contrevient au principe du paiement du domaine public et demandent si les auteurs soutiennent la suppression de ce principe. Ils rappellent que les véhicules concernés par le projet de loi n'émettent certes pas d'émission, mais consomment de l'énergie, principalement de l'électricité, dont la production se fait souvent avec des énergies aussi peu renouvelables que le pétrole.

Un autre commissaire (Ve) rappelle qu'il ne faut pas uniquement considérer la consommation des véhicules, mais aussi leur énergie grise (quantité d'énergie nécessaire à la production d'un produit). Il reconnaît cependant que le bilan écologique des véhicules électriques est meilleur que celui des véhicules traditionnels. Il pose également la question de savoir si Genève souffre d'un problème de pollution ou d'engorgement. A son sens, le problème principal est l'engorgement. Il rappelle que les zones bleues macarons ont été introduites pour supprimer les voitures ventouses et pour empêcher que les pendulaires stationnent en ville toute la journée.

Ce même commissaire (Ve) déclare craindre que le PL rencontre un succès trop important, ce qui aurait pour conséquence de remettre en cause la politique de stationnement menée depuis longtemps. Il craint aussi qu'il soit difficile de revenir ultérieurement sur une telle mesure. De nombreux pendulaires auront intérêt à acheter une voiture sans émission de CO₂ afin d'arrêter de devoir payer une place de parking à proximité de leur travail.

Un commissaire (PDC) demande au département de fournir à la commission le nombre exact des véhicules sans émission de CO₂ immatriculés à Genève. Il rappelle que si ce chiffre est extrêmement bas, comme le laisse annoncer les statistiques suisses, le projet de loi aurait un impact limité sur la voirie. Il estime que le but du projet de loi est plutôt d'envoyer un message en faveur des véhicules les moins polluants.

Un commissaire (MCG) annonce le soutien de son groupe au projet de loi qui milite pour l'écologisation du parc automobile. Il rappelle que l'Etat subventionne les vélos à assistance électrique, alors que leur bilan écologique est bien plus mauvais que celui des vélos traditionnels.

Un commissaire (S) se demande si la différence de prix entre les véhicules traditionnels et les véhicules sans émission de CO₂ n'est pas compensée par les économies réalisées sur les coûts d'utilisation (carburant moins cher, rabais d'impôt, etc.).

Le premier signataire admet que la mesure devra être revue le jour où elle bénéficiera à de très nombreux véhicules. Il souligne encore que sur les 28 modèles sans émission actuellement homologués en Suisse, seuls un ou deux ne sont pas de petits véhicules. Il rappelle que les véhicules visés par ce projet de loi seront également utilisés pour des trajets extra-urbains.

En réponse à un commissaire (Ve), le premier signataire rappelle qu'il existe des utilisations du domaine public qui ne sont pas payées par les utilisateurs, en particulier l'utilisation des cyclistes ou des deux-roues motorisés. Il n'est de surcroît pas choquant que des automobilistes arrêtent de payer une place de parking à leur travail en décidant de remplacer leur

véhicule polluant par un véhicule propre pour se rendre au travail. Cela ne diminuera pas le nombre de voitures au centre, mais la qualité de vie des habitants s'en trouvera renforcée.

Le premier signataire confirme que les auteurs du projet de loi sont partis du postulat que les voitures sans émissions de CO₂ étaient moins polluantes que les voitures à moteur à explosion.

Un commissaire (Ve) fait valoir que les places de stationnement payantes laissées libres par les futurs propriétaires de véhicules sans émission créera un surcroît d'offre, dont profitera la forte demande en places de parking au centre. Il annonce son soutien au projet de loi à condition de supprimer une place de stationnement en surface pour chaque autorisation de stationnement illimité et gratuit délivrée.

Un commissaire (R) se demande si le projet de loi n'aura pas pour effet de réintroduire le problème des voitures ventouses au centre-ville, même limité à quelques centaines de véhicules. Il évoque le problème du stationnement illimité des caravanes, remorques et mobile homes. Le premier signataire rappelle que les remorques, caravanes et mobile homes ne sont pas concernés par le projet de loi et signale qu'il n'existe aucun véhicule de ce genre qui n'émette pas de CO₂. Il reconnaît le problème soulevé mais estime que le désavantage que représentent, par hypothèse, quelques dizaines de véhicules ventouses est moins important que l'avantage d'une ville avec plusieurs centaines de véhicules sans émission. Le premier signataire rappelle par ailleurs qu'un véhicule électrique se recharge lorsqu'il n'est pas utilisé, ce qui limite le risque de la multiplication des véhicules ventouses.

Un commissaire (MCG) considère qu'il faudra attendre longtemps pour que le parc de voitures électriques soit important. Il rappelle que le projet de loi concerne non pas les véhicules électriques, comme l'ont affirmé plusieurs commissaires, mais tous les véhicules sans émission de CO₂. Il cite l'exemple d'un véhicule 100 % hydrogène. Il confirme que les véhicules électriques se vident lorsqu'ils restent à l'arrêt sans être utilisés, ce qui limite le risque de voitures ventouses.

A la question d'un commissaire (MCG) qui demandent aux auteurs s'ils ont imaginé la mise en service de places de stationnement en surface (payantes) équipées de bornes de recharge, il est répondu que ce projet de loi vise à mettre en place un dispositif d'encouragement simple, lisible, facile à mettre en œuvre, sans supplément de travail administratif et peu coûteux pour l'État.

Un représentant du département (DIME) indique que le canton compte aujourd'hui une centaine de véhicules sans émission et rappelle que les véhicules sans émission bénéficient d'une exonération d'impôt. Il ajoute qu'il faut dissocier la gratuité du stationnement et la suppression de la limite de temps. M. Favre annonce que le département est favorable à la première mesure et réservé sur la seconde, car la possibilité de stationner de façon illimitée met à mal la logique de stationnement actuelle. Il reconnaît néanmoins que le nombre de véhicules sans émission est actuellement trop faible pour que l'application du projet de loi pose problème.

Un autre représentant du département rappelle que l'introduction des zones bleues macarons à la fin des années 90 et au début des années 2000 visait à supprimer le stationnement des pendulaires en ville. Il ajoute que les zones macarons, qui ont été introduites pour les habitants, n'améliorait en rien la situation des commerces. Il indique que des zones horodateurs ont ainsi été mises en place pour faciliter l'accès aux commerces. Il précise que le chiffre des véhicules sans émissions de CO₂ fourni par le département (une centaine) a été obtenu par l'application, par une règle de trois, des statistiques suisses au parc de véhicules genevois. Le premier signataire rappelle sur ce point que ce sont les entités publiques qui détiennent la majorité des véhicules sans émissions de CO₂, en raison de leur coût.

Un commissaire (Ve) estime que le premier problème que pose l'utilisation de la voiture en ville est l'espace qu'elle occupe, et non pas la pollution qu'elle émet. Il affirme que le projet de loi enverrait un mauvais signal, faisant croire que venir en ville avec un véhicule électrique est bon pour la mobilité.

Un commissaire (MCG) demande au département si certains cantons subventionnent l'achat de véhicules sans émission. Il lui est répondu par la négative.

Un commissaire (Ve) rappelle que si la réalité du parc existe, les contraintes d'espace existent tout autant. Elle enjoint ses collègues à ne pas craindre de défendre une vision à long terme. Le premier signataire répond que le projet de loi n'a pas pour objectif de définir une vision de la mobilité, mais de transformer la situation actuelle.

Différents commissaires (L et MCG) s'interrogent sur la rapidité du développement du parc de véhicules n'émettant pas de CO₂.

Le représentant du département pose la question de savoir quelle politique de stationnement doit être menée. Il estime que si le surcoût des véhicules électriques peut être rentabilisé en 4 ou 5 ans par des économies de parkings, ces véhicules risquent de se multiplier.

Aucune demande d'audition n'étant faite et sur interpellation du président, un commissaire (MCG) propose de passer au vote d'entrée en matière.

Un commissaire (Ve) indique que son groupe ne pourra pas voter l'entrée en matière.

Les commissaires acceptent l'entrée en matière du PL 11273 par :

Pour : **6** (1 PDC, 2 R, 2 L, 1 MCG)

Contre : **3** (Ve)

Abstention : ---

3. Deuxième débat.

Un commissaire (Ve) demande au premier signataire de retirer son projet de loi.

Un commissaire (MCG) demande si les véhicules hybrides sont concernés par le projet de loi.

Le premier signataire répond qu'il n'a pas l'intention de retirer le projet de loi et précise qu'il ne concerne pas les véhicules hybrides, mais seulement les véhicules sans émission de CO₂.

La discussion article par article est engagée :

Titre et préambule. Pas d'opposition, accepté.

Art.1. Pas d'opposition, accepté.

Art. 7C

Un commissaire (Ve) propose la suppression de la modification de l'art. 7C, car il n'y a aucune raison qu'un véhicule, quel qu'il soit, ne s'acquitte d'aucune taxe de stationnement (amendement 1).

Un commissaire (L) propose l'amendement suivant à l'alinéa 4 « ~~Toutefois,~~ Les véhicules n'émettant pas de CO₂ sont exonérés de taxe de parcage sur la voie publique. » (amendement 2)

Un commissaire (MCG) demande au commissaire (Ve) précité s'il est exact qu'elle défend la fin du stationnement gratuit pour tous les véhicules. Il lui est répondu que sa remarque ne concernait que les véhicules à quatre roues, les véhicules à trois roues et, éventuellement, les véhicules à deux-roues motorisés, qu'il s'agisse de 2RM ou de vélos électriques.

Un commissaire (S) défend le principe du paiement de l'utilisation du domaine public par tous.

Un commissaire (L) approuve la suppression de la modification de l'art. 7C, afin que le Grand Conseil, dans sa future composition, puisse en discuter en séance plénière.

Le premier signataire signale d'abord que la proposition d'amendement du commissaire (Ve) reviendrait à retirer le projet de loi. Il propose de renverser le raisonnement du commissaire (L), à savoir de refuser l'amendement en commission et laisser le soin à ses auteurs de le proposer une nouvelle fois en séance plénière.

Un commissaire (UDC) juge incohérent d'affirmer que l'utilisation du domaine public doit être payé par tous les usagers, alors que les utilisateurs d'automobiles et de motos se font dévoyer de leur argent pour financer des infrastructures de transports collectifs. Il soutient qu'il est raisonnable de proposer un petit avantage au nombre très restreint de véhicules sans émission de CO₂.

L'amendement du commissaire (Ve) (amendement 1) est refusé par 8 voix (2 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG) contre 5 (2 S, 3 Ve), sans abstention.

L'amendement du commissaire (L) (amendement 2) est accepté par 8 voix (2 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG) contre 1 (Ve) et 4 abstentions (2 S, 2 Ve).

L'art. 7C tel qu'amendé est accepté par 8 voix (2 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG) contre 5 (2 S, 3 Ve).

Art. 7D

Un commissaire (Ve), estimant que l'Etat ne travaille jamais gratuitement, propose que l'on ajoute un émolument correspondant au prix du travail du fonctionnaire qui établira l'autorisation. Son amendement est le suivant : « Le Conseil d'Etat délivre **gratuitement, contre un émolument correspondant au prix coûtant du macaron**, une autorisation écrite sous forme de [...] » (amendement 1)

Un commissaire (R) ne s'oppose pas à l'idée contenue dans cette proposition, mais affirme que ce genre d'éléments doit se trouver au niveau réglementaire, et non législatif.

Un commissaire (L) souscrit à la proposition du commissaire (Ve), mais se range du côté du commissaire (R), lorsque ce dernier affirme que la loi ne doit pas entrer à ce niveau de précision. En ce sens, il propose simplement de

supprimer le mot « gratuitement » et de laisser le CE décider si un émolument doit être payé ou non. Son amendement est : « Le Conseil d'Etat délivre **gratuitement** une autorisation écrite sous forme de [...] » (amendement 2).

Un commissaire (UDC) propose de déduire l'émolument de la taxe annuelle sur les véhicules, car les automobilistes payent déjà suffisamment à diverses reprises (amendement 3).

Le premier signataire soutient la proposition du commissaire (Ve) matérialisée par l'amendement du commissaire (L). Il s'oppose à l'amendement du commissaire (UDC) car la proposition impliquerait la mise en place d'un système compliqué et les véhicules sans émission sont actuellement exemptés de taxe.

Un commissaire (L) estime que la proposition du commissaire (UDC) entraînerait un surcroît de bureaucratie, raison pour laquelle il s'y oppose. Il lui est répondu que le but n'est pas de renforcer la bureaucratie.

Le commissaire (UDC) reformule donc son amendement ainsi : « Le Conseil d'Etat délivre **gratuitement** une autorisation écrite sous forme de macaron pour le parcage sur la voie publique, limité et exempt de taxe, des véhicules n'émettant pas de CO₂, **dont l'émolument est inclus dans l'impôt annuel sur les véhicules.** » (amendement 3)

Le commissaire (Ve) retire son amendement (amendement 1).

L'amendement du commissaire (UDC) (amendement 3) est refusé par 11 voix (2 S, 3 Ve, 2 R, 2 L, 2 MCG) contre 1 (UDC) et 1 abstention (L).

L'amendement du commissaire (L) (amendement 2) est accepté par 11 voix (2 S, 2 Ve, 2 R, 3 L, 2 MCG) contre 1 (UDC) et 1 abstention (Ve).

L'art. 7C tel qu'amendé est accepté par 7 voix (2 R, 3 L, 2 MCG) contre 5 (2 S, 3 Ve) et une abstention (UDC).

Art.2

L'art. 2 est accepté par 8 voix (2 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG) contre 5 (2 S, 3 Ve).

4. Troisième débat.

Le Président ouvre le 3^e débat.

En l'absence de prise de parole, il met aux voix le projet de loi.

Les commissaires acceptent le PL 11273 tel qu'amendé par :

Pour : **8** (2 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)

Contre : **5** (2 S, 3Ve)

Abstention : ---

Catégorie de débat : 2

Projet de loi (11273)

modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05)

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

Art. 1 Modifications

La loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR), du 18 décembre 1987, est modifiée comme suit :

Art. 7C, al. 2 et 4 (nouveaux, l'al. 2 ancien devenant l'al. 3)

² La durée de parcage sur la voie publique des véhicules n'émettant pas de CO₂ est toujours illimitée.

⁴ Les véhicules n'émettant pas de CO₂ sont exonérés de taxe de parcage sur la voie publique.

Art. 7D, al. 3 (nouveau, l'al. 3 ancien devenant l'al. 4)

³ Le Conseil d'Etat délivre une autorisation écrite sous forme de macaron pour le parcage sur la voie publique, illimité et exempt de taxe, des véhicules n'émettant pas de CO₂.

Art. 2 Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.