



Date de dépôt : 25 septembre 2024

Réponse du Conseil d'Etat **à la question écrite urgente de Stefan Balaban : Adapter à la réalité du marché les exigences de la loi relatives aux émissions de CO₂ des véhicules professionnels**

En date du 30 août 2024, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

Le 28 janvier 2022, la loi sur les taxis et les véhicules de transport (LTVTC) (H 1 31) (L 12649) est entrée en vigueur en remplacement de la LTVTC (L 11709) du 13 octobre 2016. La LTVTC (L 12649) prévoit, à l'art. 18 al. 2, afin de limiter progressivement les émissions de CO₂, que les voitures utilisées doivent :

- dès le 1^{er} juillet 2024, avoir une efficacité énergétique correspondant aux catégories étiquette-énergie A, B, C ou D;*
- dès le 1^{er} juillet 2027, avoir une efficacité énergétique correspondant à la catégorie étiquette-énergie A;*
- dès le 1^{er} juillet 2030, ne plus émettre de CO₂.*

Le 28 juin 2024, le département de l'économie et de l'emploi a émis une circulaire qui devait apporter de la souplesse et faciliter la transition, mais malheureusement cette circulaire a manqué son objectif. En effet, la souplesse de l'arrêté permet uniquement aux propriétaires des véhicules des classes E, F et G de garder leur véhicule jusqu'au 30 juin 2027, soit 3 ans.

- 1. Est-ce qu'il y a assez de bornes électriques pour pouvoir faciliter la transition entre l'ancienne loi et la loi en vigueur et combien de temps faut-il pour recharger une voiture électrique ?**
- 2. Est-ce que 3 années sont suffisantes pour amortir le leasing d'un véhicule ? Quelle est la durée usuelle de détention d'un véhicule par un chauffeur de taxi / VTC ?**

Je remercie d'avance le Conseil d'Etat du soin qu'il mettra à répondre à cette question.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Les réponses aux questions posées se trouvent ci-après.

Est-ce qu'il y a assez de bornes électriques pour pouvoir faciliter la transition entre l'ancienne loi et la loi en vigueur et combien de temps faut-il pour recharger une voiture électrique ?

Le Conseil d'Etat est conscient que la demande pour l'installation d'infrastructures de bornes électriques de recharge est forte, non seulement pour le transport professionnel de personnes, mais de manière générale, raison pour laquelle une task force électromobilité a été mise sur pied. Le pilotage de ces installations est donc assumé par cette task force, présidée par 2 secrétaires généraux adjoints, l'un du département du territoire (DT) et l'autre du département de la santé et des mobilités (DSM), et composée des directeurs généraux de l'office cantonal de l'environnement (OCEV), de l'office cantonal de l'énergie (OCEN), de l'office cantonal des transports (OCT), de la Fondation des parkings (FP), des Services industriels de Genève (SIG) et d'un représentant de la direction du département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité de la Ville de Genève.

L'objectif global visé par la stratégie de l'électromobilité 2030 du canton est de disposer de 2 500 points de recharge (POC) publics à l'horizon 2030. Toutefois, ce chiffre comprend majoritairement des bornes en courant alternatif jusqu'à 20 kW.

Des développements d'infrastructures rapides sont prévus tant du côté de la FP que des SIG, afin de compléter l'offre actuellement disponible.

Pour assurer la cohérence et une certaine continuité territoriale, une « étude des besoins en infrastructure de recharge rapide pour les véhicules à motorisation électrique, par type d'usage, sur le territoire cantonal et des besoins en recharge pour les transports professionnels » a été lancée sur décision de la task force électromobilité. Les premiers résultats sont attendus à l'automne 2024.

En fonction des bornes utilisées (puissance en kW et type de courant AC ou DC) et du type de véhicule (capacité de la batterie en kWh, puissance maximale acceptée), le temps de charge peut varier de quelques minutes à plusieurs heures. Les constructeurs, les opérateurs de réseau de recharge et les clubs automobiles fournissent sur leurs sites des informations plus

spécifiques. A titre indicatif, les SIG publient sur leur site les temps moyens suivants, pour gagner une autonomie de 100 km :

- au domicile (3,7 kW) : 6 heures;
- aux bornes de recharge publiques (11 à 22 kW) : 1 à 2 heures;
- aux bornes de recharge accélérée dans l'espace public (50 kW) : 30 minutes;
- aux bornes de recharge rapide (150 kW) : 10 minutes;
- avec des chargeurs rapides haute performance (350 kW) : quelques minutes.

Est-ce que 3 années sont suffisantes pour amortir le leasing d'un véhicule ? Quelle est la durée usuelle de détention d'un véhicule par un chauffeur de taxi / VTC ?

Comme le relève l'auteur de la présente question écrite urgente, la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC; rs/GE H 1 31), a été adoptée par le Grand Conseil le 28 janvier 2022, soit plus de 5 ans avant l'échéance du 1^{er} juillet 2027. Dès cette date, les délais à respecter par les milieux professionnels étaient connus.

Par conséquent, les personnes qui ont conclu depuis cette date des leasings de 5 ans (soit la durée maximale d'un leasing) savaient ou devaient savoir qu'elles couraient le risque de ne pas pouvoir utiliser leur véhicule comme taxi ou comme voiture de transport avec chauffeur (VTC) au-delà des échéances prévues, si elles ne respectaient pas les conditions requises.

Dans le même esprit, et pour respecter les droits acquis des détenteurs de tels véhicules qui ont conclu leur leasing avant le 28 juin 2024, il a été décidé de leur permettre d'exploiter leur véhicule au-delà du 1^{er} juillet 2024, mais dans tous les cas au plus tard jusqu'au 30 juin 2027. Cette décision permet l'utilisation complète d'un leasing de 3 ans.

S'agissant de la durée usuelle de détention d'un véhicule par un chauffeur de taxi ou de VTC, il n'est pas possible de la déterminer, dans la mesure où un seul et même véhicule peut être utilisé par plusieurs chauffeurs différents au cours de sa durée totale d'utilisation. En revanche, cette dernière peut être déterminée.

Les chiffres établis par l'office cantonal des véhicules (OCV) pour l'ensemble des taxis et des VTC actuellement en circulation sont les suivants :

TAXIS

Sur les 1 101 taxis analysés :

- 954 ont une date de 1^{re} mise en circulation antérieure à 2021;
- 147 ont une date de 1^{re} mise en circulation égale ou postérieure à 2021.

Le plus vieux taxi a une date de 1^{re} mise en circulation le 8 juillet 1993.

La date de la 1^{re} mise en circulation médiane est juillet 2015 (50% des taxis sont plus vieux que cette date, 50% plus récents).

VTC

Sur les 1 648 VTC analysés :

- 1 123 ont une date de 1^{re} mise en circulation antérieure à 2021;
- 525 ont une date de 1^{re} mise en circulation égale ou postérieure à 2021.

Le plus vieux VTC a une date de 1^{re} mise en circulation le 4 avril 2001.

La date de la 1^{re} mise en circulation médiane est mars 2018.

Compte tenu du fait que plusieurs personnes sont successivement détentrices, avec plusieurs leasings successifs, il n'est pas possible de faire une corrélation entre les durées qui précèdent et l'amortissement des leasings pris par les différents détenteurs.

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

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI

La présidente :
Nathalie FONTANET