

---

**Rapport de la commission du génie civil et des équipements du 13 septembre 2023**

Rapporteur : Johan MARTENS

**M 181 - 22.06 POUR UNE FLOTTE COMMUNALE DÉCARBONÉE**

Un motionnaire (LES VERT.E.S) introduit la motion en rappelant que le réchauffement climatique se monte actuellement à 1.2 degré et, selon les scientifiques, la valeur de 2 degrés ne doit pas être dépassée du tout. De plus, les pics du pétrole conventionnel ont passé leur valeur maximale en 2008. Par conséquent il faut s'organiser pour diminuer la consommation de pétrole, ou alors la subir sans être préparés.

La motion s'appuie sur le plan du climat du Canton de Genève qui vise à ce que les trajets motorisés individuels **diminuent de 60% d'ici 2030** et viser la neutralité carbone pour 2050. Le Conseil d'administratif aura la liberté de s'organiser et montrer l'exemple en décarbonant la flotte communale d'ici là.

Mme GUIBERT, Déléguée à la mobilité, rappelle qu'à la suite de l'accord de Paris (signé en 2015) le Conseil fédéral s'est fixé pour objectif d'atteindre la neutralité carbone en 2050. C'est dans ce contexte que Suisse Energie a lancé son action de soutien aux communes en réalisant des études de planification et de faisabilité qui promeuvent la mobilité électrique au sein des administrations en mai 2022. Suite à cela, la Ville de Vernier a lancé deux études en février 2023 qui ne pouvaient pas exister l'une sans l'autre :

- Étude A – Audit organisationnel, financier et environnemental du parc de véhicules de la Ville de Vernier,
- Étude B – Étude d'approvisionnement énergétique pour la décarbonation des véhicules, les bâtiments de la Commune n'étant pas, à ce jour, équipés pour avoir une flotte totalement décarbonée.

La Ville de Vernier devra prochainement restituer le rapport final à Suisse Energie.

Les objectifs de l'étude A étaient de diagnostiquer l'utilisation et l'état du parc, d'analyser son l'impact environnemental et travailler en relation avec le mandataire de l'étude B qui a analysé quels seraient les besoins pour les infrastructures d'approvisionnement, pour une analyse des coûts annuels du futur parc.

Prochainement, le mandataire devrait proposer des mesures organisationnelles pour la rationalisation et l'utilisation des véhicules ainsi que de la mutualisation, des recommandations d'investissements, et une proposition de plan de renouvellement du parc. Ce mandataire pourrait également, par la suite, accompagner la Commune dans les appels d'offres pour l'achat de nouveaux véhicules. À ce jour le parc de véhicules comprend 13 véhicules et machines, pour une valeur à neuf d'environ CHF 9,1 mios, mais avec une moyenne d'âge de 15,2 ans, alors qu'elle ne devrait pas dépasser 8,3 ans.

Les objectifs de l'étude B étaient d'analyser la consommation et la production actuelle sur les principaux sites de l'administration et de générer des scénarios d'approvisionnement énergétique pour ces deux sites, ainsi qu'une comparaison économique des variantes.

La Commune est dans les normes quant au nombre de véhicules, avec peu de marge de manœuvre à ce niveau. En 2020 le Conseil administratif a fait un moratoire sur l'achat des véhicules, souhaitant un point de situation sur l'état du parc. Il y a un certain rattrapage à faire, mais en diversifiant la flotte de la Commune. Le problème d'un parc vétuste, comme celui de la Commune, est que si la durée d'utilisation des véhicules préconisée est dépassée, les frais de maintenance sont plus élevés (soit CHF 429'000.00 par an), la disponibilité des véhicules diminue et l'efficacité des collaborateurs également.

Bien qu'avoir attendu pour renouveler le parc peut être considéré comme une aubaine, les économies réalisées en attendant sont à présent moindres par rapport aux frais de maintenance. C'est le bon moment pour agir, les technologies ayant évolué, et en renouvelant sa flotte, la Commune le fera avec des véhicules ayant moins d'impact sur l'environnement. Les coûts de procédure d'appels d'offres seraient moindres, le service après-vente meilleur, les véhicules homogènes, et la maintenance facilitée, avec des renouvellements groupés pour tous les véhicules avec seul adjudicataire.

La vitesse de remplacement des véhicules dépendra aussi de la vitesse pour rénover et équiper les bâtiments de la Commune d'une infrastructure de recharge adéquate.

Un commissaire (SOC) rappelle que ce sujet a déjà été abordé lors de la précédente législature pour le remplacement des véhicules, mais sans date précise. Il accueille favorablement cette nouvelle motion. Il serait bon de remplacer les véhicules considérés comme vétustes par des engins électriques. Ils sont bénéfiques, pour

leur silence, rationnels et optimaux pour les petits trajets quotidiens sur la Commune, avec recharge nocturne de ces véhicules. Ceux déjà en place le démontrent bien.

Les véhicules électriques ne sont certainement pas encore parfaits, mais ceux à essence sont un désastre écologique avéré depuis longtemps sur l'ensemble de leur réseau énergétique.

Un commissaire (PLR) est sceptique à propos d'une flotte complètement décarbonée. La Commune n'a pas de bornes électriques en suffisance. Et la date de 2030 lui semble bien proche, mais si le but de la motion est de changer le type de flotte, il faudra voter des DA, voire des DM qui seront chiffrées. Si décarboner totalement ou partiellement va dans le bon sens, il a des doutes sur la totale décarbonation de la flotte. Il faudra de plus prévoir des systèmes de stations à hydrogène, et des bornes électriques sur la Commune.

Il doute que le changement de la flotte totale soit faisable d'ici à janvier 2030. Il est rejoint sur ce dernier point par un commissaire (ALTERNATIVE) qui annonce un amendement pour retirer cette date.

Une commissaire (LE CENTRE-VL) s'interroge sur l'orientation technologique. Si la propulsion électrique est aujourd'hui plus écologique, les batteries au lithium ne le sont pas. Elle annonce son intention de s'abstenir à ce stade.

Le Président (UDC) demande si les véhicules hybrides ne seraient pas une option viable et demande ce qu'il en est du recyclage et du remplacement coûteux des batteries usagées.

M. BUSCHBECK Maire, ajoute que d'autres solutions sont envisagées (hydrogène, gaz, bioéthanol). Le Conseil administratif fait confiance aux experts pour faire les meilleures propositions en ce sens. Les réponses données aujourd'hui ne sont pas définitives. La question des bornes se pose, bien sûr, et la Commune n'achètera pas plus de véhicules qu'elle ne pourra en charger avec des bornes qui appartiendront à la Ville de Vernier. Pour les camions électriques, il y a des batteries lourdes qui prennent beaucoup de place. À terme, ils pourront être remplacés par des véhicules à hydrogène, mais il n'y a pas encore de centrale à Genève. S'il est utopique de renouveler toute la flotte en 2030, la Commune espère faire à terme des économies, puisque l'électrique s'utilise plus lentement, les frais de maintenance sont réduits, avec moins de pannes.

Pour Mme GUIBERT, l'ensemble des systèmes énergétiques devront être analysés de façon globale par une entreprise spécialisée en analyse de cycles de vie.

Un motionnaire (LES VERT.E.S) répond que l'avantage de mettre une date à 2030 permet de fixer un cap. L'électricité reste bien moins chère à la pompe que l'essence. Il y a de gros gains à rouler avec des véhicules électriques (pas de consommation à l'arrêt, au ralenti les batteries se rechargent). Par conséquent, les moteurs sont beaucoup plus efficaces. Les SIG sont en train de travailler afin de voir comment électrifier la Ville. L'infrastructure va rapidement suivre. Concernant l'hydrogène, il est créé de façon complexe à partir de l'électricité, avec une perte de 70%, et il participe au réchauffement climatique. Le bioéthanol se fait aux dépens de la production alimentaire globale. Quant aux véhicules hybrides ils ne sont pas décarbonés.

Un commissaire (MCG) se demande si le leasing ne serait pas un moyen intéressant pour l'acquisition et le renouvellement du parc de la Commune, Il y a une évolution énorme sur les véhicules électriques. Dans 5 à 6 ans, les autonomies seront probablement doublées. L'électrique est un bon passage à faire dans un futur proche, mais cela va encore s'améliorer, il faudra donc peut-être rechanger de véhicules dans quelques années. M. BUSCHBECK n'a pas de réponse, mais il doit y avoir une bonne raison si personne n'achète en leasing dans le secteur public. Le Conseil administratif reviendra devant la commission avec une réponse.

Un certain nombre d'amendements, sur la forme et la temporalité, sont proposés par un commissaire (ALTERNATIVE), débattus par l'ensemble des commissaires. Un compromis est trouvé en modifiant uniquement l'invite 3 par : « à avoir remplacé la totalité des véhicules à carburant à l'horizon 2030. », ce qui donne plus de flexibilité au Conseil d'administratif.

**Le Président (UDC) passe au vote de l'amendement de la motion M 181 - 22.06, Pour une flotte communale décarbonée, « 3. à avoir remplacé les véhicules à carburant à l'horizon 2030. », qui est accepté par 11 OUI (3 SOC, 2 LES VERT.E.S, 1 LE CENTRE-VERT'LIBÉRAUX, 2 MCG, 1 ALTERNATIVE, 1 PLR, et 1 UDC), soit à l'unanimité.**

**Le Président (UDC) passe au vote de la motion M 181 - 22.06, Pour une flotte communale décarbonée, amendée, qui est acceptée par 7 OUI (3 SOC, 2 LES VERT.E.S, 1 MCG, et 1 ALTERNATIVE), 1 NON (1 PLR), et 3 abstentions (1 LE CENTRE-VERT'LIBÉRAUX, 1 MCG, et 1 UDC).**