

**RAPPORT DE LA COMMISSION
chargée d'examiner l'objet suivant :**

Motion Philippe Jobin et consorts – Modifier les articles 62^e al.3 LEAE et 20 RTTP pour permettre une transition réaliste et économiquement viable vers des véhicules moins polluants pour les entreprises de transport professionnel dans le Canton de Vaud

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le lundi 28 octobre 2024, de 10h30 à 12h dans la salle Romane, Rue Cité-Devant 13 à Lausanne. Etaient présent-e-s : M. Yves Paccaud, Président – rapporteur ainsi que Mmes et MM. Grégory Bovay (rapporteur de minorité), Hadrien Buclin, Aurélien Clerc, John Desmeules, Olivier Gfeller, Philippe Jobin, Romain Pilloud, Pierre-André Romanens et Andreas Wüthrich et Pierre Zwahlen.

Mme Isabelle Moret, Cheffe du Département de l'économie, de l'innovation, de l'emploi et du patrimoine (DEIEP), accompagnée de M. Frédéric Rerat, Chef de la Police cantonale du commerce.

Pour le secrétariat de la commission était présente Mme Sylvie Chassot, secrétaire de commissions parlementaires qui s'est chargée de la rédaction des notes de séance.

2. POSITION DU MOTIONNAIRE

La motion déposée concerne en particulier les entreprises de transport professionnel de personnes qui, contrairement aux taxis, n'avaient pas été auditionnées lors de la modification de l'article 62 LEAE-VD imposant des restrictions en matière d'émission des véhicules de transport avec chauffeur (VTC) en 2019. Sont concernées 28 entreprises en SA ou en Sàrl et 49 raisons individuelles dans le Canton de Vaud, qui totalisent 150 emplois. Si ces entreprises ont entamé depuis de nombreuses années leur transition énergétique, la crise du Covid, survenue juste après l'adoption de la modification législative précitée, a retardé la mise à niveau d'une bonne partie de leur parc de véhicules. Bien que favorables aux changements exigés, ces entrepreneurs se trouvent maintenant pris de cours par des délais d'application trop serrés.

Le motionnaire relève trois aspects qui rendent particulièrement difficile l'adaptation à cette nouvelle loi pour la partie longs trajets en vans et minibus, soit la moitié des mandats de ces entreprises de transport de personnes :

- Autonomie des véhicules électriques : ces entreprises de transport travaillent en particulier avec des vans (50% du chiffre d'affaires) dont l'autonomie en version électrique laisse encore à désirer. Considérant qu'une large part des mandats de ces entreprises concernent des longs trajets depuis les aéroports, l'affaire est rendue difficile en cas de manque d'autonomie. Si les véhicules hybrides répondent à ce problème d'autonomie, le règlement de la Ville de Lausanne, par exemple, ne les autorise plus.
- Manque de bornes de recharge : le Canton de Vaud ne compte que 4 endroits de recharge rapide (20 à 50 minutes pour une recharge complète d'un véhicule qui peut parcourir entre 250 et 300 km). Ces entreprises ne peuvent évidemment pas envisager de faire attendre leurs clients pour une recharge lors de longs trajets.

- Coût de remplacement de la flotte de véhicules : ces entreprises ont du mal à faire face à cette dépense, qui intervient après les années maigres de la période de la crise du Covid. A relever encore que certaines entreprises possèdent jusqu'à 25 véhicules.

Concurrence déloyale : dans ces conditions, le risque est grand de voir ces entreprises disparaître du territoire cantonal étant donné que les cantons limitrophes par exemple ne sont pas soumis aux mêmes conditions. Si l'idée était de limiter les émissions de gaz à effet de serre (GES), la cible risque d'être ratée dans le cas où des véhicules thermiques d'autres cantons reprendraient des parts de marché.

Qualité de service : le motionnaire explique que ces entreprises assurent souvent un service complet, qui peut inclure par exemple des prestations de sécurité. Elles assurent des transports pour les diplomates, le CIO, l'UEFA ou des hôtels et /ou lieux de séminaires, par exemple. Le motionnaire signale en outre que certaines multinationales imposent encore d'autres critères et conditions à ces entreprises.

En l'état, les véhicules qui ne répondent pas aux normes ne pourront plus circuler à partir du 1^{er} janvier 2025. Le motionnaire souhaite avec cet objet que ce délai d'application soit prolongé, à l'instar de ce qui s'est fait dans le Canton de Genève qui a accepté de prolonger de 3 ans l'application d'une nouvelle norme impactant les émissions des VTC.

3. POSITION DU CONSEIL D'ÉTAT

La Conseillère d'Etat, Cheffe du DEIEP, rappelle en préambule que l'introduction de cette disposition, contre laquelle son prédécesseur s'était battu avec véhémence, émane du Grand Conseil lui-même. Cette disposition, qui date de 2019, incluait un délai transitoire de 3 ans. Elle avait été discutée dans la presse et avait fait l'objet d'un débat animé au sein du Grand Conseil. La mise en œuvre a déjà été retardée de deux ans en raison de recours devant les tribunaux. Ces derniers ont depuis confirmé que les cantons avaient bien la compétence d'introduire des limitations concernant la pollution de ces entreprises de transport professionnel. Dans ce contexte, les autorisations qui étaient arrivées à échéance avaient déjà été prolongées jusqu'aux 31 décembre 2024 mais l'Etat n'a maintenant plus de raison de ne pas appliquer les changements législatifs adoptés en 2019. Ces entreprises ont eu 5 ans pour s'adapter. Le simple fait qu'une motion ait été déposée à ce sujet ne justifie pas de prolonger le délai de mise en œuvre. A partir du 1^{er} janvier 2025, ceux qui avaient une prolongation à fin décembre vont devoir demander une nouvelle autorisation ; l'Etat devra alors appliquer la loi en vigueur.

Prenant acte du fait que la proposition de la motion planifie une diminution des émissions par paliers (118 grammes/km de CO₂ d'ici 2030, puis zéro dès 2035), la Cheffe de Département signale encore que la Directive de la Confédération a, depuis 2019, baissé le nombre de milligrammes par kilomètre admis recommandé, qui passe de 118gr/km de CO₂ à 93,6 gr/km de CO₂. Elle signale que le Canton a décidé de ne pas modifier son ordonnance (gardant ainsi ce seuil à 118 grammes de CO₂ par km).

Mise en conformité : état des lieux

Le Chef de la Police cantonale du commerce indique que, sur la globalité des véhicules utilisés en transport de personnes, la moitié est actuellement conforme à la nouvelle disposition. Sur l'année 2024, par rapport aux véhicules qui sont annoncés, 80% sont conformes aux règles fixées par la loi et le règlement d'application. La Cheffe de Département relève ici qu'un traitement particulier des 20% qui ne se sont pas conformés représenterait une inégalité de traitement par rapport aux autres.

Formulation du texte

La Cheffe de Département indique que, si la catégorie visée par le motionnaire dans son argumentaire est particulière (les entreprises de transport VTC, qui possèdent des véhicules souvent plus grands que les taxis et qui effectuent souvent des trajets plus longs), la motion, telle que formulée en l'état, n'introduit pas cette distinction entre grands et petits véhicules.

Enfin, elle relève que dans la formulation du texte déposé, la limitation d'émission quantifiée figure dans la loi. Or cet élément technique devrait selon elle figurer, non pas au niveau de la loi, mais du règlement.

Obligation aux véhicules immatriculés dans d'autres cantons

Le Chef de la police du commerce partage ensuite la position de la Commission de la concurrence (Comco) au sujet de l'obligation, ou non, de faire appliquer la norme vaudoise à des véhicules VTC immatriculés dans d'autres cantons. Si la règle est pour l'heure appliquée aussi à ces véhicules, la Comco précise que le Canton de Vaud devrait, en cas de recours, faire la démonstration que les conditions nécessaires à justifier une restriction dans le cadre de la loi sur le marché intérieur sont posées. Ces conditions concernent d'une part, l'intérêt public (en l'occurrence déjà établi par le Tribunal fédéral) et la proportionnalité. Sans se prononcer, la Comco relève à ce propos que la disposition concerne un nombre restreint de véhicules. Ces restrictions ne concernent néanmoins que les entreprises extra-cantoniales qui prennent des clients sur le sol vaudois, mais ne concernent pas celles qui traversent le territoire ou déposent un client sur sol vaudois.

Cas de Genève

Le chef de la police du commerce précise que les lois sont légèrement différentes à Genève, puisque leur législation se réfère aux étiquettes énergie (☺ exigence d'une efficacité énergétique correspondant aux étiquettes A, B, C ou D au 1^{er} juillet 2024, puis catégorie A uniquement depuis juillet 2027 et enfin ne plus émettre de CO₂ dès juillet 2030).

Il signale des difficultés dans l'application de ce cadre légal puisque depuis 2023 l'établissement de l'étiquette énergie se réfère aussi aux émissions de CO₂ lors de la fabrication du véhicule : certains véhicules 100% électriques n'entrent ainsi pas dans le cadre légal. Le Canton de Genève a ainsi décrété que, jusqu'en 2027, ils feraient preuve de compréhension pour les véhicules qui ont déjà été acceptés. Les discussions sont en cours pour la suite ; une adaptation du droit sera peut-être nécessaire.

4. DISCUSSION GÉNÉRALE

Un commissaire évoque la jurisprudence qui se développe à ce sujet : le Tribunal fédéral (TF) a récemment tranché à l'égard d'une entreprise qui n'avait que 4 véhicules et qui a recouru jusqu'à la Haute cour de justice : le TF a débouté cette société qui voulait utiliser jusqu'en 2027 des véhicules qui n'étaient plus aux normes. Il a reconnu dans son arrêt qu'un canton pouvait aller plus loin que la législation fédérale d'ensemble. Il a reconnu aussi que le fait d'utiliser 4 véhicules à des fins professionnelles ne l'emportait pas sur l'intérêt public à la protection de l'environnement.

Alors que la société de taxi a invoqué encore une violation de l'égalité de traitement avec les services de livraison de choses, de repas cuisinés, de denrées alimentaires, etc. Le TF a rétorqué que ce sont des activités qui ne sont ni identiques ni en concurrence directe.

Le commissaire estime ainsi pouvoir être à l'aise avec la décision du Grand Conseil prise en 2019.

Il se déclare aussi très sensible à la question des emplois. Il relève néanmoins que la plupart des véhicules de transport avec chauffeur se sont adaptés à la loi vaudoise. Est-ce que l'exception décrite par le motionnaire doit devenir la règle ? Certainement pas.

Le commissaire relève enfin que des solutions très pratiques existent, il en relève quelques-unes :

- ⌘ Recharges publiques : selon une recherche faite sur le site de Suisse Énergie, un organisme financé notamment par la Confédération et qui tend justement à activer, à promouvoir la transition énergétique, il existe dans un rayon de 10 km autour de Cheseaux 190 lieux de recharges publiques. Dans ces 190 lieux, il existe 575 bornes dont 73 sont rapides. Il est donc facile de recharger rapidement des taxis ou des véhicules de transport avec chauffeur.
- ⌘ Vans ou minibus : il existe un hybride, par exemple le Dacia Jogger 1.6 hybride à 7 places qui n'est pas rechargeable et qui n'entre donc pas dans la catégorie sanctionnée par la ville de Lausanne, qui consomme 112 g de CO₂ par km. Un véhicule électrique également à 7 places, c'est le Maxus MIFA9 Elite qui lui est à 25 g par km de CO₂.
- ⌘ Contrats de leasing : si des contrats de leasing courent, ces entreprises peuvent les échanger contre d'autres solutions.

Il estime et démontre ainsi qu'il est pratiquement possible pour ces entreprises qui génèrent un certain volume d'affaires d'émettre moins de 118 grammes de CO₂ par km.

Il rappelle en outre que taxi et VTC font un usage accru des voies publiques, d'où la volonté du parlement en 2019 de limiter leurs émissions de GES. Le 2^e PCV à venir maintient l'objectif de réduction des émissions de GES de 50 à 60% d'ici 2030. Les effets de la mobilité motorisée étant particulièrement problématiques, des solutions doivent être trouvées ; c'est ce qui a justifié la décision claire du parlement en 2019 à ce sujet. Il est temps que la volonté exprimée par le Grand Conseil dans une loi puisse être réalisée. Le commissaire ne croit pas qu'en rallongeant ces délais, et à l'aune même du jugement du Tribunal fédéral, l'issue puisse être différente.

Un commissaire relève qu'il y'a une distinction à faire entre borne de recharge rapide (7-8h de recharge) et super rapide (20 minutes de recharge) : seules 4 bornes de ce dernier type existent dans le Canton, ce qui pose effectivement un sérieux problème aux chauffeurs en service sur de longs trajets. Ces recharges express exigent en outre des batteries spéciales qui supportent des charges à 270 kWh et ce sont ces véhicules-là, en format Van, qui sont rares sur le marché. Enfin, les VTC peuvent parfois être plus lourds que des véhicules ordinaires, en raison notamment de vitres blindées, par exemple, ce qui induit une consommation plus élevée dans ce cas que la norme. Il s'agit finalement ici de s'intéresser à une minorité aux besoins bien spécifiques.

A un commissaire qui s'interroge à ce sujet, le Chef de la Police du commerce indique que le Canton de Vaud n'a pas délivré de macarons à une entreprise française ; afin d'obtenir un macaron, l'entreprise doit avoir son siège sur sol suisse.

Un commissaire rappelle que, si les objectifs sont clairs et acceptés par tous, il faut être conscient que la technologie électrique se développe mais qu'elle n'est pas encore totalement efficace lorsqu'il s'agit de faire de longues distances. Considérant en outre le passage économiquement délicat pour ces entreprises lors de la crise des années Covid, cette personne estime qu'il serait opportun de suivre la même voie que le Canton de Genève qui se donne un laps de temps jusqu'en 2030 pour effectuer une réévaluation de l'évolution des émissions des VTC.

A un commissaire qui s'interroge à ce sujet, le Chef de la police du commerce confirme que, selon la Direction des affaires juridiques du canton, une entreprise qui aurait effectué les démarches de mise en ordre de sa flotte de véhicules pourrait attaquer le Canton sur le fait que d'autres entreprises n'ont pas été astreintes au respect de la législation en vigueur. Ce risque existe déjà juridiquement puisque la loi stipule qu'à partir du 1^e janvier 2020 court un délai de 3 ans pour adapter les parcs de véhicules.

Le motionnaire ajoute que l'idée n'est pas un retour en arrière ; les entreprises testent déjà maintenant les modèles les plus performants. L'idée de cette corporation est claire : atteindre le zéro émissions de CO₂ par km d'ici 2035, pourquoi donc leur mettre des bâtons dans les roues ?

Un commissaire indique que, s'il avait au départ une certaine sympathie pour cette motion (il n'apparaît pas clairement pour lui qu'il est préférable de changer un véhicule thermique pour quelque chose de moins polluant si le premier véhicule est toujours en état de marche), il estime néanmoins qu'elle arrive trop tard au regard notamment de la proportion d'entreprises de la branche qui se sont déjà conformées à cette nouvelle norme. Accepter cette motion maintenant reviendrait à changer quelque chose qui serait favorable aux entreprises qui ont traîné.

Un commissaire souligne que, si les petits véhicules électriques sont tout à fait adéquats en ville, il en va tout autrement des longs trajets sur les grands axes pour des petits groupes de personnes. Les véhicules électriques, outre les questions d'autonomie, sont plus lourds et offrent moins de place dans le coffre que des véhicules classiques.

Plusieurs commissaires soulignent qu'une prolongation du délai serait justifiée notamment en raison de la non mise en circulation des VTC durant les deux années de la crise du Covid qui n'ont pas permis de les amortir. L'un d'eux remarque que, si certaines entreprises ont pris plus de temps, c'est certainement en raison de critères économiques de ce type qu'il peut tout à fait comprendre. Il se montre ainsi favorable à accorder un délai plus long.

Plusieurs commissaires verraient au contraire d'un mauvais œil le fait que le Grand Conseil se déjuge sans justification majeure.

Pour l'un d'eux cette motion, en ne faisant aucune distinction entre grands et petits véhicules, rate sa cible. Il serait en outre mal à l'aise avec le sentiment de favoriser, en octroyant un délai supplémentaire, les entreprises ne s'étant pas encore adaptées. Considérant que les points relevés par le motionnaire sont

néanmoins importants, il suggère que ces questionnements soient relevés par le Conseil d'Etat afin d'accompagner les entreprises qui en auraient besoin ; il propose cependant d'en rester à la règle définie qui est maintenant déjà entrée en vigueur pour ne pas donner l'impression d'un parlement qui génère de l'instabilité.

Au sujet de cette distinction entre grand et petits véhicules, le Chef de la police du commerce précise que le développement du règlement était très lié à la base légale voulue par le Grand Conseil en 2019, qui n'introduisait pas de distinction selon la taille de VTC. Lorsqu'il a été question de fixer précisément la norme dans le règlement, de fixer le seuil, l'Etat s'est référé aux normes fixées par la loi fédérale sur les émissions de CO₂, qui sont, à l'origine, applicables pour définir les règles en matière de sanction financière lors d'une importation ; il s'agissait de trouver une valeur de référence. La loi fédérale n'introduit pas non plus de distinction à ce niveau-là selon la taille de véhicule.

Un commissaire invite à refuser cette motion qui va générer des incertitudes pour les entreprises concernées et une pagaille législative, étant donné la mise en application dès le 1^{er} janvier 2025. Il estime que pour ces entreprises, une exigence claire vaut mieux que la confusion et l'incertitude. Sur le fond, un retour en arrière sur les exigences posées en matière de réduction des émissions de GES serait un fort mauvais signal en regard des objectifs globaux en la matière.

Précisions concernant le champ de la motion

Le motionnaire précise que l'idée phare de son texte est d'introduire deux échéances pour la mise en application qui viserait zéro émission de CO₂ par km pour la branche en 2035. Constatant que la loi actuelle permet une adaptation du règlement plus large que ce qu'il propose, il déclare ne pas être attaché stricto sensu à la formulation proposée dans son texte.

La Cheffe de Département indique qu'en cas de renvoi de la motion, le Conseil d'Etat viendrait avec un contre-projet ; la formulation devrait effectivement être retravaillée, afin notamment que ce seuil de 118g/km de CO₂ ne figure pas au niveau de la loi.

La Cheffe de département s'interroge : au regard de l'argumentaire présenté, est-ce qu'un contre-projet qui ciblerait les grands véhicules conviendrait au motionnaire ? Il confirme.

Discussion autour du délai de traitement de la motion et des implications sur la mise en œuvre de la législation

La Cheffe de Département rappelle que le dépôt d'une motion n'est en soit pas un motif suffisant pour justifier de retarder la mise en œuvre d'une disposition légale. Il faudrait au moins que la motion soit officiellement renvoyée au Conseil d'Etat avant la fin de l'année pour qu'elle puisse envisager une stratégie.

Elle précise en outre que le Conseil d'Etat n'a pas le pouvoir de déposer une demande de prolongation sans autre justification (la DGAIC avait été consultée à ce sujet dans le cadre du Covid : il n'aurait pas été possible de prolonger de deux ans le délai d'application pour une raison Covid. La prolongation du délai d'application de deux ans était due aux recours pendant au TF¹).

Plusieurs commissaires soulignent qu'il n'est pas réaliste d'imaginer que le Grand Conseil puisse se prononcer sur la motion, puis le Conseil d'Etat modifier son règlement d'ici la fin de l'année. Pour l'un d'eux, c'est un combat d'arrière-garde qui ne mérite pas tout ce cirque. Un autre met en garde contre les risques de décisions précipitées ; il est pour lui important que le législatif puisse travailler posément.

5. VOTE DE LA COMMISSION

Par 5 voix contre 6, la commission recommande au Grand Conseil de refuser la motion et de ne pas la renvoyer au Conseil d'Etat.

La rédaction d'un rapport de minorité est annoncée.

¹ [Arrêt 2C_38/2024 du TF, 19 août 2024](#)

Morges, le 15 novembre 2024

*Le rapporteur de majorité :
(Signé) Yves Paccaud*