

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

**Motion Philippe Jobin et consorts – Modifier les articles 62<sup>e</sup> 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. RAPPEL DES POSITIONS**

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 des modifications législatives 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.

En l'état, les véhicules qui ne répondent pas aux normes ne pourront plus circuler à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025. Le motionnaire souhaite avec cet objet que ce délai d'application soit prolongé et organise une diminution des émissions par palier (118 grammes/km d'ici 2030, puis zéro dès 2035), 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.

Le motionnaire précise que l'idée phare de son texte est d'introduire deux échéances pour la mise en application qui viserait un zéro émission CO<sup>2</sup> 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 Conseillère d'Etat rappelle que les autorisations qui étaient arrivées à échéance ont déjà été prolongées jusqu'aux 31 décembre 2024. Dès lors, 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<sup>er</sup> 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 organise une diminution des émissions par palier (118 grammes/km 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 à 93,6 gr/km. Elle signale que le Canton a décidé de ne pas modifier son ordonnance (gardant ainsi ce seuil à 118 grammes par km).

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 qu'un traitement particulier des 20% qui ne se sont pas conformés représenterait une inégalité de traitement par rapport aux autres.

Elle estime que dans la formulation du texte déposé n'introduit pas de distinction entre grands et petits véhicules. Enfin, la Cheffe de département relève que dans 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.

La majorité de la commission rejette cette motion. En substance, ces commissaires estiment 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 et que l'exception deviendrait la règle. Dès lors, se pose pour eux la question d'une entreprise qui aurait fait 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. Au surplus, le 2e PCV à venir a comme objectif la réduction des émissions de GES de 50 à 60% d'ici 2030. L'effet de la mobilité motorisée étant particulièrement problématique, des solutions doivent être trouvées. A cet égard, la majorité de la commission estime qu'il existe des solutions praticables pour ces entreprises qui génèrent un certain volume d'affaires d'émettre moins de 118 grammes de CO2 par km. Accepter cette motion serait 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. Enfin, ils relèvent la problématique du délai de traitement de la motion et des implications sur la mise en œuvre de la législation.

### 3. POSITION DES COMMISSAIRES DE MINORITE

A l'instar du motionnaire, la minorité de la commission est consciente et partage les objectifs de réduction de GES. D'ailleurs, atteindre le zéro émissions d'ici 2035 n'est nullement contesté. Afin de faire face aux difficultés économiques rencontrées par ces entreprises suites aux années Covid, la minorité estime qu'il est opportun de suivre la même voie que le Canton de Genève et de laisser un laps de temps jusqu'en 2030 pour permettre à tous les VTC de se conformer à la règle des 118 grammes/km et d'attendre un zéro émission CO<sup>2</sup> pour la branche en 2035.

La minorité partage l'avis et l'exposé développé par le motionnaire qui 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 faire entre 250 et 300 km). Ces entreprises ne peuvent évidemment pas envisager de faire attendre leurs clients plus que tant pour une recharge lors de longs trajets. A cet égard, il y'a une distinction à faire entre borne de recharge rapide (7-8h de recharge) et super rapide (20 minutes de charge) : 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. Certes, la technologie électrique se développe mais il faut être conscient que qu'elle n'est pas encore totalement efficace lorsqu'il s'agit de faire des longues distances. 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 qui, en sus des questions d'autonomie, sont plus lourds et offrent moins de place dans le coffre que des véhicules classiques.

- Coup 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 Covid. Certaines entreprises possèdent jusqu'à 25 véhicules.

La minorité estime que si rien ne change, les VTC vaudois risquent de devoir faire face à une concurrence déloyale. En effet, 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. En effet, les cantons du Valais, de Neuchâtel et de Fribourg ne prévoient pas de limite d'émission de CO2 pour l'octroi des autorisations VTC. Quant au canton de Genève, bien qu'il prévoie une disposition équivalente, les délais d'application sont bien plus longs. Ainsi, si l'idée était de limiter les émissions de gaz à effet de serre (GES), la cible risque d'être manquée dans le cas où des véhicules thermiques d'autres cantons reprennent les parts de marché.

Finalement, les commissaires de la minorité craignent la disparition d'entreprises et d'emplois sur le sol vaudois. Cette perte impacterait également le tourisme (notamment les stations de ski), les services hôteliers (en particulier les hôtels de haut standing), les transports pour les diplomates, le CIO, l'UEFA, le fonctionnement des multinationales et des grandes entreprises, ainsi que les grands événements de la région (Montreux Jazz, Paléo Festival, WEF Davos, etc.). Ces acteurs sont les principaux clients de ces entreprises qui assurent souvent un service complet, qui peut inclure par exemple des prestations de sécurité.

#### **4. CONCLUSION**

Pour toutes ces raisons, la minorité de la commission recommande au Grand Conseil de renvoyer au Conseil d'Etat cette motion à 5 voix contre 6.

St-Légier-La Chiésaz, le 19 novembre 2024

*Le rapporteur de minorité :*  
*(Signé) Grégory Bovay*