



Motion - 24_MOT_37 - Philippe Jobin et consorts - Modifier les articles 62e 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.

Texte déposé :

À la suite de mon interpellation 23_INT_143, je propose une motion visant à conserver les emplois dans notre canton pour ce secteur d'activité crucial. Les articles 62e al. 3 LEAE et 20 RTTP ont été adoptés le 12 mars 2019 sans aucune consultation des milieux professionnels concernés, en particulier des entreprises de transport professionnel de personnes. Ces articles imposent à tous les véhicules de transport avec chauffeur (VTC) une émission inférieure à 118g CO₂/km pour obtenir une autorisation de circuler à partir du 1er janvier 2023.

Or, ces entreprises disposent de 5 à 25 véhicules, dont la plupart sont encore sous contrat de leasing. Le remplacement intégral de leur flotte (sans compter l'achat de véhicules supplémentaires pour compenser le temps de recharge) représenterait des investissements démentiels de centaines de milliers de francs, ce qui est impensable pour un secteur déjà fortement touché par les conséquences économiques de la pandémie de Covid-19.

De plus, le système actuel de bornes de recharge dans le canton de Vaud est déjà insuffisant pour les véhicules électriques en circulation. Seules des bornes de recharge ultra-rapides et immédiatement accessibles sur l'ensemble du territoire pourraient éventuellement permettre à ces entreprises de maintenir leur activité. Il faudrait donc des centaines de bornes de recharge ultra-rapides supplémentaires dans le seul canton de Vaud, ce qui est loin d'être le cas.

Ces entreprises effectuent des trajets dans tout le canton, voire dans toute la Suisse et à l'étranger pour certaines. En l'état actuel de la technologie, avec l'autonomie limitée des véhicules disponibles sur le marché et le réseau de bornes de recharge insuffisant, elles ne pourraient tout simplement pas continuer leurs activités, ou seulement de manière extrêmement réduite.

Le respect d'une telle loi est d'autant plus impossible pour les véhicules de grande capacité pouvant transporter jusqu'à huit personnes (vans et minibus), dont l'autonomie est actuellement dérisoire. L'utilisation de ces vans, très demandés pour les événements culturels, touristiques et économiques, représente pour certaines de ces entreprises près de 50% de leur chiffre d'affaires. Si les dispositions précitées devaient être appliquées, les entreprises concernées n'auraient d'autre choix que de renoncer à l'utilisation de ces vans, pour lesquels des contrats de leasing sont toujours en cours, et donc au chiffre d'affaires y relatif.

Cela impacterait également le tourisme (notamment les stations de ski), les services hôteliers (en particulier les hôtels de haut standing), les événements et le fonctionnement des multinationales et des

grandes entreprises, ainsi que les grands événements de la région (Montreux Jazz, Paléo Festival, WEF Davos, etc.), qui sont les principaux clients de ces entreprises, seules à même de leur assurer un service de haute qualité.

Enfin, l'application d'une telle loi crée une concurrence déloyale manifeste face aux entreprises concurrentes situées dans les cantons limitrophes, où 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 prévoit une disposition équivalente, les délais d'application sont bien plus longs (et font de plus l'objet d'une motion équivalente à la présente).

L'application de ces dispositions met donc clairement en danger la survie même des entreprises de transport professionnel vaudoises, qui représentent plus de 150 emplois fixes, sans compter les courses sous-traitées à des chauffeurs indépendants dont la situation est déjà plus que précaire. Il existe également le risque de voir ces entreprises déplacer leur siège dans un canton limitrophe.

Au vu de ce qui précède, il convient de modifier la loi en instaurant une échelle de temps réaliste, tenant compte des lacunes évidentes du système vaudois et suisse de bornes de recharge, ainsi que d'une évolution prudente de la technologie (notamment l'augmentation de l'autonomie des véhicules de petites et grandes capacités et le développement de bornes de recharge plus rapides).

Par conséquent, j'ai l'honneur, avec cette motion, de proposer au Conseil d'Etat :

■ D'apporter les modifications suivantes:

Projet de loi modifiant l'article 62e al. 3 de la loi sur l'exercice des activités économiques (LEAE-930.01)

Art. 62e al. 3 (nouvelle teneur)

Le requérant fournit à l'autorité compétente la preuve que les taxis et les VTC respectent la limitation d'émissions de CO2 de 118g/km d'ici le 1er janvier 2030, et n'émettent plus de CO2 d'ici le 1er janvier 2035. Il tient ensuite à disposition de l'autorité compétente les documents attestant du respect de ces limitations.

Projet de loi modifiant l'art. 20 du Règlement sur le transport de personnes à titre professionnel (RTTP – 740.25)

Art. 20 al. 1 (nouvelle teneur)

Au terme des délais fixés à l'article 62e alinéa 3 de la LEAE, les titulaires d'autorisation d'entreprise de transport de personnes à titre professionnel démontrent qu'ils ont, durant la période écoulée, pris les dispositions nécessaires pour diminuer les émissions de CO2 de leur(s) véhicule(s).

Art. 20 al. 2 (nouvelle teneur)

En particulier, ils devront démontrer à ces échéances que tous leurs véhicules respectent les conditions fixées par l'article précité en termes d'émissions de CO2.

Conclusion : Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures

Cosignatures :

1. Alain Cornamusaz (UDC)
2. Alette Rey-Marion (UDC)
3. Cédric Weissert (UDC)
4. Céline Baux (UDC)
5. Denis Dumartheray (UDC)
6. Fabien Deillon (UDC)
7. Fabrice Moscheni (UDC)
8. Fabrice Tanner (UDC)
9. Jean-Bernard Chevalley (UDC)
10. Jean-Daniel Carrard (PLR)
11. John Desmeules (PLR)
12. José Durussel (UDC)
13. Josephine Byrne Garelli (PLR)
14. Loïc Bardet (PLR)
15. Maurice Treboux (UDC)
16. Michael Demont (UDC)
17. Nicola Di Giulio (UDC)
18. Nicolas Bolay (UDC)
19. Nicolas Glauser (UDC)
20. Olivier Agassis (UDC)
21. Pierre-André Pernoud (UDC)
22. Romain Belotti (UDC)
23. Sergei Aschwanden (PLR)
24. Stéphane Jordan (UDC)
25. Thierry Schneiter (PLR)
26. Yann Glayre (UDC)