

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

Motion Didier Lohri et consorts - Politique volontariste pour des véhicules de transports publics propres.

1. PRÉAMBULE

La commission nommée pour étudier cette motion s'est réunie le jeudi 20 juin 2019 à la Salle Cité, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mesdames les députées Graziella Schaller et Valérie Schwaar ainsi que de Messieurs les députés Jean-Rémy Chevalley, Didier Lohri, Pierre-François Mottier, Alexandre Rydlo, Christian van Singer, Patrick Simonin, Jean-Marc Sordet et du soussigné, confirmé dans son rôle de président-rapporteur. Monsieur Pierre-André Pernoud était excusé pour cette séance.

Ont également assisté à la séance : Madame la Conseillère d'État, Nuria Gorrite, cheffe du Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH), de Messieurs Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) et Jean-Charles Lagniaz, chef de la division management des transports à la DGMR.

Les notes de séances ont été prises par Monsieur Fabrice Lambelet, secrétaire de commissions parlementaires au Secrétariat général du Grand Conseil (SGC), ce dont nous le remercions.

2. POSITION DU MOTIONNAIRE

Comme membre du conseil d'administration de la Société des Auto-transports du Pied du Jura Vaudois (SAPJV) entre autres, le motionnaire manifeste son intérêt pour les questions de transports publics en général. L'objectif de cette motion est de ne pas grever le budget de l'État en augmentant les subventions que le canton accorde aux transporteurs, mais de cibler spécifiquement les subventions, lors du renouvellement de la flotte des transports publics, pour des véhicules propres et non générateurs de déchets radioactifs, et ce dans une optique de protection du climat. Lors de ce renouvellement, il faudrait prévoir des véhicules hybrides qui ont un meilleur taux d'économie de diesel par rapport aux véhicules propulsés par ce dernier. Par sa motion, le motionnaire demande au Conseil d'État de modifier la LMTP (loi sur la mobilité et transports publics) en son article 6, afin d'exclure toute aide financière à l'achat de véhicules non précautionneux de l'environnement.

3. POSITION DU CONSEIL D'ÉTAT

Sur le champ d'application de la subvention, l'article 6 de la LMTP permet déjà à l'État de subventionner une flotte qui serait plus propre. Par contre, si cette motion oblige l'État à ne subventionner plus que des véhicules propres, un sérieux problème se poserait, car le marché ne permet pas de couvrir l'ensemble du territoire vaudois ; actuellement il n'y a que des prototypes testés par les compagnies. S'il fallait changer l'ensemble de la flotte, cela représenterait un investissement de CHF 45 millions sans offre supplémentaire, voire même une diminution de celle-ci puisque l'autonomie de ces véhicules n'est pas suffisante notamment pour les régions de montagne. Néanmoins, un certain nombre d'entreprises mènent déjà des expériences avec des véhicules plus propres :

- CarPostal Suisse SA (CarPostal) effectue une expérience sur la ligne entre Nyon et Saint-Georges avec un bus hybride. L'entreprise a décidé de prendre à sa charge les surcoûts et le département accompagne cette expérience pour en tirer un bilan ;
- la commune de Gland a commandé un 1^{er} bus hybride en 2013. Là aussi le département souhaite tirer un bilan de cette expérience en milieu urbain ;

- le Grand Conseil (GC) a validé la vision gouvernementale sur la ligne numéro 201 de la compagnie de transports publics Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve (VMCV) permettant de se rendre à l'avenir, avec un trolleybus à batteries, à l'Hôpital Riviera-Chablais (HRC) depuis Villeneuve ;
- les Transports publics lausannois (t-l) effectuent des tests sur sa ligne numéro 1, qui sera bientôt prolongée jusqu'à l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), avec un trolleybus à batteries, et sa nouvelle ligne 24 qui fonctionne avec un bus hybride ;
- les Transports publics du Chablais (TPC) ont lancé un appel d'offres pour le renouvellement partiel de leur flotte incluant plusieurs variantes comme des véhicules hybrides ou hybrides rechargeables.

Lors de la dernière assemblée générale de la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP), il a été décidé la mise en place d'une feuille de route pour créer un fonds fédéral. Cette volonté a été exprimée par les cantons, l'Union des villes suisses (UVS) et l'Union des transports publics (UTP). Dans toute la Suisse, il y a des essais pilotes de prototypes, mais pour un renouvellement plus important de flottes, la Confédération doit se doter d'un fonds. Cela concernerait avant tout la flotte de transports urbains et de plaine avec des trolleybus à batteries et de bus électriques à batteries. Sur leur efficacité, un diagnostic a été effectué dans le cadre du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) pour évaluer la consommation énergétique des différents modes de transports dans le périmètre de cette agglomération. Cela a permis de mettre en lumière un certain nombre de facteurs qui influencent les impacts environnementaux des déplacements :

- le 1^{er} facteur pour diminuer la consommation d'énergie est de réduire les distances parcourues. La politique d'aménagement du territoire, consistant dans ce cas à rapprocher les gens de leur lieu de domicile à leur lieu de travail, serait la mesure la plus efficace ;
- le 2^e facteur est le transfert modal. La renonciation à la voiture pour passer à un autre mode de transport permettrait un gain d'énergie entre 96% et 100% par véhicule et une réduction des gaz à effet de serre ;
- le 3^e facteur est le taux d'occupation des véhicules. Il est évident quand des véhicules sont remplis, d'autres se vident ;
- le 4^e et dernier facteur concerne les types de motorisation. Les résultats sont très variables par rapport au type de véhicule et au mix énergétique nécessaire.

La DGMR a mandaté une étude demandant un état de la flotte des véhicules des transports publics et des véhicules de l'État pour se doter d'une stratégie de renouvellement progressif. Quelques enseignements peuvent être tirés dont un en particulier : les véhicules hybrides peuvent apporter une réelle plus-value sur les consommations de carburant en plaine et en ville. Néanmoins, ils ont des désavantages sur des lignes de montagne parce que les batteries, une fois vides, représentent un poids mort qui pèjorent la consommation de carburant.

4. DISCUSSION GÉNÉRALE

En début de discussion, un député souligne que sur le fond, tout le monde est d'accord qu'il faut entreprendre une action pour le climat. Sur la forme, le texte présenté ne convient pas, car il crée de la discrimination notamment à la lecture de la phrase suivante : « *cette subvention porte notamment sur l'équipement en installations ou en véhicules hybrides ou électriques indépendants de tout ravitaillement à base d'énergie résultant d'une fission nucléaire* ». Dans une question qu'il a posée à Madame Jacqueline de Quattro, il lui a été répondu qu'il était impossible de différencier la provenance d'énergie pour le moment à moins d'avoir sa propre production d'énergie (panneaux solaires ou éoliennes par exemple) permettant de recharger les bus lorsqu'ils sont au dépôt. De plus, le bannissement des bus diesel, aujourd'hui les plus efficaces dans les régions de montagne, n'est pas possible. Cela reviendrait à doubler la flotte de bus avec des véhicules hybrides et des véhicules diesel. Pour lui, ce texte favoriserait les régions de plaines et urbaines au détriment des régions de montagne.

Un député rappelle que, aujourd'hui, les entreprises d'électricité travaillent avec des certificats de provenance où il est acheté du courant propre. Avec cela, il est écarté du marché les entreprises travaillant avec des énergies fossiles ou nucléaires ; les expériences montrent que de réels progrès sont effectués. Pour lui, l'Etat devrait exceptionnellement faire de la discrimination pour aider les compagnies de transports publics, faisant l'effort financier, d'acheter des véhicules hybrides ou électriques. À la Confédération, des programmes sont mis en place en ce sens avec des aides financières sur plusieurs années.

La Conseillère d'État apporte une nuance à ces propos. L'Etat ne peut pas faire de la discrimination, car la loi fédérale sur le transport de voyageurs (LTV) oblige à l'universalité d'accès à la prestation pour toutes les régions en Suisse. Par contre, il est inexact de dire que ces choix sont opérés parce que cela serait plus économique ; les choix sont effectués en fonction du coût-efficacité. La discrimination irait à sens contraire du but de la motion.

Un député se demande si les véhicules hybrides ou électriques sont plus onéreux. Si la réponse est affirmative, il s'interroge dans quelle proportion. En outre, il demande si le système de subventionnement est linéaire ou proportionné aux investissements, au personnel de conduite ou au nombre de véhicules.

Le chef de la division management des transports à la DGMR tient à rappeler qu'il s'agit d'un système avec une régle de transports. Par voie de concession, la Confédération autorise un transport et reconnaît le droit à une indemnité. Il n'y a pas de pourcentage en lien avec le nombre de véhicules ou le personnel de conduite : c'est la somme des coûts moins les recettes, la différence faisant l'objet de la subvention. Cela concerne aussi les investissements de renouvellement de flotte. Pour le surcoût, il se situe entre CHF 80'000.- et CHF 100'000.- supplémentaires pour un bus classique ; cela dépendra aussi des fournisseurs. Il y a également des coûts d'entretien qui sont plus élevés, notamment à mi-vie, où il est prévu un renouvellement des batteries. Toutefois, cela n'empêche pas d'effectuer des essais de la part de l'État sans stopper l'activité des compagnies en question.

La Conseillère d'État explique que la seule différence avec le motionnaire est que le département a la responsabilité d'assurer la prestation et cette motion exclurait en discriminant le renouvellement d'une flotte de véhicules qui ne serait ni hybride ni électrique. Elle obligerait légalement le CE à l'appliquer. L'article 6, alinéa 2 de la LMTP comporte le terme « *notamment* » qui ouvre déjà le champ à toutes les possibilités.

Une députée se demande s'il ne serait pas possible d'introduire un élément permettant de moduler la subvention. Dans un cas similaire, le Département du territoire et de l'environnement (DTE) avait introduit une taxe automobile modulée en fonction de la performance énergétique du véhicule qui a permis une croissance du nombre de véhicules moins polluants. Une telle idée pourrait être introduite pour les véhicules des transporteurs publics. En ce sens, le département pourrait faire une proposition avec des contours restant à déterminer.

La Conseillère d'État voudrait d'être d'accord avec sa préopinante, mais le domaine des transports publics ne fonctionne pas ainsi ; les déficits sont de toute façon couverts par les pouvoirs publics. Cela relève des règles de financement de la LTV. L'introduction de la demande du motionnaire déboucherait sur une action en justice des compagnies de transports publics qui gagneraient. Sur les lignes de transport urbain, il pourrait être imaginé cela, mais la complexité administrative qui en découlerait ne serait pas évidente à gérer. En 2020, 80% de la flotte sera aux normes euro 5 et 6 ; cela veut dire que les compagnies de transports publics se soucient de ce problème tout en tenant compte de l'exemplarité énergétique lors du renouvellement de leur flotte. Il est important de suivre l'évolution dans l'optique de renouveler la flotte avec des normes plus performantes.

Le motionnaire déclare que l'objectif de la motion n'est pas d'imposer un renouvellement intégral de leur flotte aux entreprises de transports publics. Des études antérieures dans d'autres pays avec des montagnes démontrent que l'utilisation de véhicules à diesel en milieu périurbain n'a plus raison d'être et que le recours à des véhicules hybrides doit être encouragé.

Un député précise que si l'article 6 de la LMTP est modifié dans le sens demandé, il y aurait des lignes de transports publics qui ne seraient plus subventionnées, notamment celles utilisant des véhicules au diesel.

La Conseillère d'État nuance ce dernier propos. En réalité, il y a deux types de subventionnement dans les transports publics : l'investissement et l'exploitation. Les lignes continueraient d'être subventionnées, mais ce sont les investissements de véhicules non-hybrides qui ne le seraient plus. Si une compagnie doit renouveler son matériel, en cas d'adoption de la motion et s'il n'y a pas sur le marché des véhicules hybrides,

le CE ne pourrait plus subventionner l'investissement et les compagnies de transports publics ne pourraient plus exploiter leurs lignes à terme, faute de véhicules.

Constatant que tout le monde souhaite favoriser les transports publics écologiquement responsables, un député pense qu'en rester à une motion, ça serait prendre le risque d'aboutir à une non-prise en considération, alors que le GC souhaite empoigner cette thématique. Il propose la transformation de la motion en postulat afin de réfléchir, dans une base légale ou réglementaire, à la manière d'inciter les entreprises de transports publics à utiliser des véhicules électriques hybrides. Ceci permettrait au CE de trouver une formulation plus adéquate que l'actuelle pour une véritable incitation. Son avis est partagé par plusieurs députés. Toutefois il suggère de supprimer la mention dans la motion « *indépendants de tout ravitaillement à base d'énergie résultant d'une fission nucléaire* ».

Le motionnaire demande en combien de temps pourrait être traitée la réponse à son objet et quelle charge de travail cela représenterait.

La Conseillère d'État répond que le département devra déjà répondre sur les véhicules de l'État, mais ne voit aucun problème à étendre cette réflexion à comment l'État peut, en collaboration avec les entreprises de transports publics, inciter à l'achat de véhicules propres dans le cadre de renouvellement de flotte. La motion est dangereuse pour le développement des transports publics, mais le postulat aurait du sens parce qu'il engendrerait une réflexion à des modèles alternatifs pour la transformation du parc de véhicules. De plus, cela permettrait de s'appuyer sur le GC pour entamer un dialogue plus nourri avec les constructeurs et les entreprises de transports publics.

Le motionnaire pense qu'il faut garder le texte tel quel si la forme du postulat est retenue, afin d'avoir une analyse complète. Il est d'accord pour une transformation de sa motion en postulat.

Une députée affirme que ce cas de figure s'est déjà présenté avec une motion Pierre Volet qui a été transformée en postulat¹. L'idée était de faire un rapport pour accompagner un changement de loi et demander au CE de réfléchir à adapter les tarifs des taxes automobiles à l'efficacité énergétique et aux évolutions énergétiques de ces dernières années. Avec le concours du SGC, il a été défini que la transformation en postulat d'une motion est la reprise telle quelle du texte initial. La commission en prend note et le député retire sa proposition de modification de texte.

Le motionnaire ayant accepté la transformation de sa motion en postulat la commission passe au vote de prise en considération.

5. VOTE DE LA COMMISSION

Transformation de la motion en postulat (avec l'accord du motionnaire).

La commission recommande au Grand Conseil de renvoyer au Conseil d'Etat la motion transformée en postulat à l'unanimité des membres présents.

Bussigny-près-Lausanne, le 9 juillet 2019.

Le président-rapporteur :
(signé) Jean-Claude Glardon

¹ (18_MOT_021) la Motion Pierre Volet et consorts - Pour une taxe raisonnable et concurrentielle est devenue (19_POS_145) le Postulat Pierre Volet et consorts - Pour une taxe raisonnable et concurrentielle après les débats du mardi 28 mai 2019 au Grand Conseil confirmant ainsi le préavis initial de la commission qui avait examiné cet objet.