

**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES INFRASTRUCTURES LIEES AUX  
TRANSPORTS ET À LA MOBILITE  
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Motion Oleg Gafner et consorts - Transports publics : débranchons la prise du diesel**

**1. PREAMBULE**

La Commission thématique des infrastructures liées aux transports et à la mobilité (CTITM) s'est réunie le jeudi 11 avril 2025 Salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Sous la présidence de Monsieur le Député Pierre-Alain Favrod, elle était composée de Mesdames les Députées Aude Billard et Nathalie Vez ; ainsi que de Messieurs les Députés Jean-François Cachin, Oleg Gafner, Philippe Germain, Vincent Jaques, Stéphane Jordan, Pierre Kaelin, Philippe Miauton (en remplacement de Xavier de Haller), Bernard Nicod, Romain Pilloud, David Raedler, Alexandre Rydlo et Fabrice Tanner. Monsieur le Député Xavier de Haller était excusé.

Ont également participé à cette séance Madame la Conseillère d'Etat Nuria Gorrite, cheffe du Département de la culture, des infrastructures, et des ressources humaines (DCIRH) ; Monsieur Pierre-Yves Gruaz, chef de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) ; Monsieur Jean-Charles Lagniaz, Responsable de la Division management des transports à la DGMR.

Monsieur Florian Ducommun-dit-Boudry, Secrétaire suppléant de la Commission, a rédigé les notes de séance et en est vivement remercié.

**2. POSITION DU MOTIONNAIRE**

En préambule, le motionnaire précise que cet objet parlementaire relève de l'évidence et que celui-ci fait écho à un texte similaire déposé il y a cinq ans par M. le Député Didier Lohri. Si le groupe des VERT-E-S revient sur ce sujet, c'est pour constater qu'en dépit d'un rapport de commission favorable et d'une réponse encourageante du Conseil d'Etat, toutes les entreprises de transport public n'ont pas encore pour automatisme d'acquérir des véhicules avec des modes de propulsion qui ne soient pas thermiques.

Pour se mettre en adéquation avec le Plan climat 2<sup>e</sup> génération, il est toutefois constaté que le PALM 2025 prévoit l'électrification des flottes TL et MBC pour 2032, ce qui laisse entrevoir une dynamique positive. Cependant, il regrette que la transformation de la motion Lohri en postulat et les promesses formulées n'aient pas suffi à accélérer la transition énergétique dans ce secteur fondamental.

Le motionnaire invite dès lors le Conseil d'Etat à modifier la Loi sur la mobilité et les transports publics (LMPT) de sorte que les subventions cantonales pour l'achat de nouveaux véhicules ne soient accordées qu'à condition que les véhicules acquis respectent les ambitions du Plan climat 2<sup>e</sup> génération. Mentionnant avoir inséré bon nombre de notes de bas de page dans sa motion, il souligne que Vaud ne figure pas parmi les meilleurs élèves en comparaison intercantonale. A titre d'exemple, les Transports Publics du Chablais (TPC) ont fait l'acquisition de 7 bus thermiques en 2022, alors que la compagnie des transports publics du canton de Bâle-Ville (Basler Verkehrs-Betriebe – BVB) achèvera la transition complète de sa flotte dans les deux prochaines années.

Enfin, il insiste sur la maturité actuelle de la technologie – démontrée par l'électrification réussie de réseaux dans des zones tant urbaines que rurales – et sur l'existence d'une offre de prestataires suffisante pour permettre une saine concurrence lors de l'adjudication de marchés publics.

### **3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT**

Adhérent sur le plan philosophique au but poursuivi par la motion, La Cheffe du DCIRH rappelle en préambule que les entreprises de transports publics conservent leur autonomie stratégique en matière d'acquisition et de renouvellement de leur flotte. Bien que subventionnées, ces entreprises sont des entités privées dotées de leur propre conseil d'administration, d'ailleurs souvent composé de représentants communaux voire cantonaux. Le Canton ne finance pas directement l'acquisition du matériel roulant mais octroie des indemnités d'exploitation. Il ne poursuit pas une stratégie imposant un renouvellement intégral de leurs flottes, et ce pour deux raisons majeures. D'une part, cela n'est pas pertinent sous le plan du cycle de vie et environnemental, car il est plus opportun d'utiliser les véhicules existants jusqu'à leur fin de vie plutôt que de les mettre au rebut prématurément et d'en acheter de nouveaux. D'autre part, un tel scénario représenterait un investissement supérieur à CHF 300 millions, somme que le Canton ne peut engager dans le contexte budgétaire actuel.

La stratégie privilégiée par l'Etat est donc celle d'une transition progressive, financée via les indemnités d'exploitation actuelles, sans nécessité de modifier la loi. Lorsqu'une entreprise de transports publics fait néanmoins le choix d'acquérir des véhicules propres, le Canton intervient par le biais d'une garantie d'emprunt pour faciliter le financement bancaire, le remboursement s'intégrant ensuite dans le mécanisme des indemnités d'exploitations. Parallèlement à cela, la Loi fédérale sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> permet à la Confédération de subventionner environ 47% des coûts d'acquisition des flottes. Le Canton avait d'ailleurs manifesté son intention de compléter ce dispositif afin de soutenir une transition accélérée vers des véhicules propres. Toutefois, ce dispositif est aujourd'hui menacé par les mesures d'économie fédérales qui sont susceptibles de le geler, voire de purement le supprimer. Cette incertitude fait écho à la situation financière tendue du Canton qui devra apprécier, dans un avenir proche, l'ampleur de l'effort financier à consentir ou maintenir le modèle actuel de transformation progressive. Sous réserve des arbitrages à venir, la priorité consiste pour l'heure à financer un maximum d'offres de transport public dans le Canton.

Le Chef de la DGMR ne partage pas le constat de médiocrité adressé par le motionnaire aux entreprises de transports publics étant donné que celles-ci abordent la question du renouvellement de leur flotte de manière volontariste. Il souligne cependant que la transition ne se limite pas à l'acquisition de véhicules électriques, mais nécessite en parallèle le déploiement d'infrastructures spécifiques dédiées. Bien que les progrès technologiques permettent désormais, par exemple, aux bus électriques de couvrir la quasi-totalité du réseau, des contraintes liées aux potentiels de recharge et à la topographie locale rendent encore indispensable le maintien de véhicules thermiques pour certaines tournées. Néanmoins, la tendance actuelle du marché montre que l'offre deviendra à terme exclusivement électrique, rendant la transition inéluctable, quand bien même le bus diesel sera appelé à perdurer temporairement. Il exprime dès lors des réserves quant à la pertinence de la motion, notamment au regard du financement des prestations.

Le Chef de la Division management des transports tient à préciser que la décarbonation de la flotte est au cœur de la démarche stratégique de l'Union des transports publics (UTP). Toutefois, il note que le marché reste contraint par une offre concentrée autour de trois fournisseurs principaux, ce qui peut engendrer des délais de livraison extrêmement longs, pouvant atteindre 24 mois. Une inertie s'observe ainsi entre l'établissement du cahier des charges, le lancement de l'appel d'offres et la livraison effective des véhicules, avec en parallèle la préparation des infrastructures de recharge dans les différents dépôts. Citant à titre d'exemple la livraison de bus électriques destinés au trafic régional par l'entreprise CarPostal initialement prévue pour décembre 2024, celle-ci dû être reportée à mai 2025.

### **4. DISCUSSION GENERALE**

Le motionnaire tient à dissiper tout malentendu quant à la portée de son objet parlementaire dans le sens où il n'est pas ici question d'imposer une mise au rebut anticipée des véhicules thermiques existants. En effet, l'objectif vise à ce que les futures acquisitions soient, idéalement, non-thermiques. Cependant, il souligne que Vaud accuse un retard dans le domaine en comparaison intercantonale, tout en reconnaissant que des différences topographiques peuvent expliquer en partie cet écart par rapport aux cantons les plus avancés. Les cars postaux électriques illustrent ainsi un contre-exemple pertinent puisque cette technologie est désormais

quasiment adaptée à tous les types de routes. Cinq ans après la réponse du Conseil d'Etat à la motion Lohri – laquelle envisageait une période de coexistence entre les parcs thermiques et électriques avant une transition complète, le motionnaire observe que de nouvelles acquisitions de véhicules thermiques ont tout de même été réalisées. En ce qui concerne le caractère privé des entreprises de transports publics, il rappelle que l'acquisition de matériel roulant s'effectue par le biais de la Loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP) et non par une participation actionnariale étatique. Fort de constat, il juge la motion suffisamment souple pour permettre au Conseil d'Etat d'explorer des alternatives, par exemple en conditionnant le versement des indemnités d'exploitation en respectant un cahier des charges spécifiques, tels que l'acquisition de véhicules non-thermique.

La Conseillère d'Etat souligne que les spécificités du Canton de Vaud, notamment par sa taille et sa topographie variée, impose des contraintes d'exploitation différentes de celles d'autres cantons. Il existe en outre un problème structurel lié au parcours de recharge des véhicules électriques. En effet, l'absence d'infrastructures de recharge sur certains trajets oblige à dédoubler les bus pour assurer la même ligne, ce qui a ainsi pour conséquence directe de doubler les coûts d'exploitation. C'est probablement pour cette raison que de tels choix sont encore effectués dans certaines régions, comme le Chablais, en attendant un équipement complet du réseau. L'électrification ne concerne donc pas uniquement le parc de véhicules, mais inclut également le développement de la capacité de recharge. Enfin, elle souhaite rappeler qu'en cas de renvoi de la présente motion au Conseil d'Etat, celui-ci sera tenu de proposer la modification législative demandée, voire de présenter un contre-projet.

Le Chef de la DGMR relève que la question de la résilience du réseau de transport en cas de pénurie de charges pour les véhicules électriques a été examinée au sein de différents grémiums dédiés à la sécurité civile et militaire. Cette problématique a conduit à s'interroger sur la pertinence de maintenir un socle minimum de bus diesel afin de garantir la continuité de l'activité en toutes circonstances, notamment en cas de conflit géopolitique majeur.

Un commissaire souhaite souligner que la motion n'exige pas l'électrification de l'entier des lignes mais vise à conditionner l'octroi des subventions cantonales à l'acquisition de matériel roulant respectant les ambitions du Plan climat 2e génération. En outre, il note que les infrastructures et les délais constituent un frein majeur à l'électrification tant du parc automobile que des transports publics, observant une sorte de cercle vicieux dans lequel le manque de véhicules retarde les équipements et inversement. En ce sens, l'inscription dans la loi d'une affirmation de principe, actant la volonté d'électrifier les véhicules, permettrait de briser ce cercle vicieux et d'acter une transition déjà inéluctable. S'agissant de la résilience helvétique face à un conflit armé de grande ampleur, l'intervenant nuance l'avantage stratégique du diesel en rappelant que les réserves suisses de combustibles fossiles (diesel, essence, mazout) sont limitées à quatre mois. Dès lors, la vulnérabilité des flottes électriques et thermiques serait identique dans un tel scénario. La présente motion est cohérente avec la stratégie du Conseil d'Etat et mérite par conséquent d'être renvoyée à ce dernier.

Un commissaire tient quelque peu à rectifier le sentiment d'attentisme attribué aux entreprises de transport sur la présente problématique. S'il partage l'urgence de la transition, il admet que celle-ci est complexe car elle engage les entreprises sur plusieurs décennies, tant sur les plans financiers que stratégiques en matière d'acquisition de véhicules. Il cite alors l'exemple de la compagnie MBC : plutôt que d'équiper le dépôt actuel de Tolochenaz avec des installations non transférables, l'entreprise a attendu la construction du nouveau dépôt de Denges pour y intégrer directement les infrastructures de recharge. Cette décision, bien que ralentissant le déploiement immédiat, permet d'éviter des erreurs en termes de gestion stratégique. Le commissaire expose ensuite la stratégie d'électrification du parc de véhicules, articulée en trois phases synchronisées avec le cycle d'amortissement des bus sur 12 ans, afin d'éviter tant l'obsolescence anticipée que l'irresponsabilité financière d'un renouvellement prématuré. La première séquence, dont la concrétisation est imminente, prévoit la signature prochaine d'une charte pour l'acquisition de 24 bus électriques prioritaires destinés aux MBC, avec une mise en service effective attendue pour début 2027 afin de remplacer des véhicules diesel arrivés en fin de vie. La seconde phase, plus complexe, nécessitera une étude approfondie pour l'électrification de lignes spécifiques – telles que la ligne littorale 701 – et exigera l'installation stratégique et coûteuse de mâts de recharge en début ou fin de ligne. Cette démarche requiert la réalisation d'enquêtes publiques et l'adhésion des communes aux emplacements choisis étant donné que les lignes doivent être définies de manière pérenne. Enfin, le commissaire souligne que le surcoût des véhicules électriques – plus de 20% - exige un engagement financier des commanditaires, car il est ici question de charges financières importantes pour les communes. Il

souhaite également relever la collaboration efficace entre les entreprises de transports publics en vue de mutualiser l'acquisition de bus électriques et d'optimiser les infrastructures de stockage et de recharge électrique, ce qui génère des gains d'efficacité en termes de gestion et de limitation des coûts. Une telle approche permet ainsi d'accélérer la transition sans commettre d'erreurs stratégiques aux lourdes conséquences financières, pour le Canton et les communes.

## **5. VOTE DE LA COMMISSION**

*La Commission recommande au Grand Conseil de ne pas prendre en considération cette motion par 4 voix pour, 9 voix contre et 2 abstentions.*

Noville, le 21 avril 2026.

*Le rapporteur :  
(Signé) Pierre Alain Favrod*