



Date de dépôt : 13 août 2024

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier le projet de loi de Gabrielle Le Goff, Thierry Cerutti, Skender Salihi, Ana Roch, Christian Steiner, François Baertschi, Sandro Pistis modifiant la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) (H 1 31) (Pour permettre aux chauffeurs de taxi de mettre leur véhicule professionnel en conformité avec les exigences de la loi quant aux émissions de CO₂)

Rapport de majorité de Pascal Uehlinger (page 3)

Rapport de minorité de Gabrielle Le Goff (page 5)

Projet de loi (13410-A)

modifiant la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) (H 1 31) *(Pour permettre aux chauffeurs de taxi de mettre leur véhicule professionnel en conformité avec les exigences de la loi quant aux émissions de CO₂)*

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
décrète ce qui suit :

Art. 1 Modification

La loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 28 janvier 2022, est modifiée comme suit :

Art. 18, al. 2 (nouvelle teneur)

Afin de limiter progressivement les émissions de CO₂, les voitures utilisées doivent, dès le 1^{er} juillet 2035, ne plus émettre de CO₂.

Art. 2 Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Pascal Uehlinger

En préambule, rappelons que ce PL 13410 ne demande qu'une modification de l'art. 18, al. 2, de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 28 janvier 2022.

La loi actuelle prévoit dans son art. 18, al. 2, que :

« Afin de limiter progressivement les émissions de CO₂, les voitures utilisées doivent :

- dès le 1^{er} juillet 2024, avoir une efficacité énergétique correspondant aux catégories étiquette-énergie A, B, C ou D ;
- dès le 1^{er} juillet 2027, avoir une efficacité énergétique correspondant à la catégorie étiquette-énergie A ;
- dès le 1^{er} juillet 2030, ne plus émettre de CO₂. »

Selon ce nouveau PL, la nouvelle teneur de l'art. 18, al. 2, deviendrait :

« Afin de limiter progressivement les émissions de CO₂, les voitures doivent, dès le 1^{er} juillet 2035, ne plus émettre de CO₂. »

On doit concéder que le premier alinéa de la loi actuelle : « ...– dès le 1^{er} juillet 2024, avoir une efficacité énergétique correspondant aux catégories étiquette-énergie A, B, C ou D » n'est pas applicable pour des véhicules électriques tels que des taxis et des voitures de transport avec chauffeur de grande capacité, car leur autonomie est insuffisante à ce jour.

Par contre, les deux alinéas suivants sont tributaires d'une part des évolutions technologiques des véhicules électriques (autonomie plus élevée) et d'autre part de la capacité de l'Etat à fournir un réseau de bornes de recharge ultrarapides en suffisance pour satisfaire les chauffeurs de taxi et les conducteurs de voiture de transport avec chauffeur.

La conseillère d'Etat, M^{me} Delphine Bachmann, rappelle à la commission que des échanges existent entre l'Etat, la commission consultative de la LTVTC et les milieux concernés. Il est compliqué d'imaginer l'entrée en vigueur de la LTVTC avec une application stricte au 1^{er} juillet 2024. Pour cette raison, M^{me} Bachmann proposera au Conseil d'Etat de ne pas contrôler le respect du délai au 1^{er} juillet 2024 et de considérer comme première échéance impérative la deuxième date, soit le 1^{er} juillet 2027. De plus, le département de M^{me} Bachmann proposera au Conseil d'Etat des modalités d'application

pragmatiques dès le 1^{er} juillet 2027, qui tiendront compte des leasings déjà conclus. Finalement, et pour rassurer la commission, la CE propose de suivre la problématique, avec la commission consultative de la LTVTC, en fonction de l'évolution de la technologie et de l'autonomie de certains véhicules problématiques. Le cas échéant, des discussions pourraient reprendre en milieu d'année 2026 pour faire le point sur les différents véhicules et ceux qui seraient problématiques. La CE pense que l'objectif final de la loi est logique et elle s'engage à faire le point de situation pour 2027.

Pour conclure, ce PL 13410 ne fait que ralentir le rythme imposé par le législatif pour aller vers une limitation des émissions de CO₂, sans amener la preuve que la loi actuelle est irréalisable, si l'on considère les engagements pris par le CE.

Vote

La présidente met au vote l'entrée en matière sur le PL 13410 :

Oui :	5 (1 LJS, 2 MCG, 2 UDC)
Non :	10 (3 S, 2 Ve, 1 LC, 4 PLR)
Abstentions :	–

L'entrée en matière sur le PL 13410 est rejetée.

Pour toutes ces raisons, la majorité composée des 2/3 de la commission vous recommande de refuser l'entrée en matière de ce PL 13410.

Date de dépôt : 13 août 2024

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de Gabrielle Le Goff

Le projet de loi PL 13410 apporte des modifications à la LTVTC (H 1 31) afin de permettre aux chauffeurs de taxi et de VTC de mettre leur véhicule professionnel en conformité avec les exigences de la loi quant aux émissions de CO₂. Ces modifications sont absolument nécessaires, car les dates mentionnées à l'art. 18 de la LTVTC (H 1 31) ne sont pas applicables. Comme confirmé par la conseillère d'Etat chargée du règlement d'exécution de cette loi, un nombre non négligeable de véhicules taxis et VTC du canton ne sont de fait pas en conformité avec les étiquettes-énergie A, B, C ou D qui sont imposées depuis le 1^{er} juillet 2024.

L'échéance du 1^{er} juillet 2027 obligeant tous les véhicules à être en étiquette-énergie A ou B ainsi que celle du 1^{er} juillet 2030 n'autorisant à la circulation que les véhicules à zéro émission de CO₂ sont toutes les deux pour le moins très discutables et risquent fort de ne pas être applicables, en raison des incertitudes sur la disponibilité et les possibilités de déploiement des technologies nécessaires à la fabrication et à la commercialisation de toute la gamme de véhicules aux dates prévues par la loi. Il suffit de consulter la presse pour se rendre compte que la vitesse de la transition énergétique voulue par les autorités devra être revue à la baisse ! En effet, le peu d'autonomie et le manque de lieux de recharge ultrarapide sont les raisons principales de la chute des ventes des véhicules électriques. Pire encore, l'Etat lui-même hésite ! L'absence d'une stratégie claire inscrite dans une échelle de temps précise quant au déploiement de ces bornes en est une confirmation très claire. Dans ces conditions incertaines, de nombreuses professions préfèrent attendre pour effectuer cette transition afin de ne pas mettre en péril leurs activités. Mais le peuple ne s'y trompe pas. Et c'est lui qui décide ! Et le peuple préfère attendre et voir comment la situation technologique et commerciale va évoluer. Et ce d'autant plus qu'il faudra investir des milliards dans le réseau électrique afin de pouvoir assurer les besoins en électricité de la Suisse dans un monde sans émission de CO₂. Certes, les technologies actuellement dans les laboratoires de recherche laissent entrevoir un avenir radieux. Un avenir où les batteries se rechargeront très rapidement et auront une très grande autonomie réduisant par

là même le nombre de bornes de recharge ultrarapides nécessaire. Il y a aussi l'hydrogène qui pointe à l'horizon, mais là encore, ce n'est pas l'Etat qui dicte l'industrialisation et le déploiement de cette nouvelle technologie mais l'économie !

Le Grand Conseil se doit de revoir le calendrier de cette loi de manière pragmatique afin de s'assurer que ce qu'il a voté soit applicable. Il n'est pas acceptable que les autorités puissent, à leur discrétion et pour une durée de leur choix, décider de ne pas mettre en œuvre certains aspects du règlement d'une loi, en raison de l'inapplicabilité de cette dernière. En effet, puisque l'échéance du 1^{er} juillet 2024 est dépassée, l'Etat n'a décidé d'appliquer la loi que lors de l'achat des nouveaux véhicules, mais accorde une certaine tolérance pour les véhicules déjà en circulation qui ne sont pas en conformité. Pour un certain nombre de ces véhicules, la seule option pour leur chauffeur sera de retarder la date d'acquisition d'un nouveau véhicule conforme à la loi en vigueur, puisque ces véhicules ne sont pas encore disponibles dans le commerce. Qu'en est-il des chauffeurs voulant faire l'acquisition d'un véhicule en circulation qui n'est pas conforme selon la loi mais qui par tolérance est autorisé à circuler ? Comment espérer que les chauffeurs de taxi et VTC s'y retrouvent entre une loi en partie inapplicable qui vise à accélérer la transition énergétique et des assouplissements de l'Etat, rendus nécessaires en raison de cette même inapplicabilité et qui vont retarder l'acquisition de nouveaux véhicules moins énergivores et moins polluants, car plus modernes, mais de fait non conformes à cette loi ? N'est-ce pas ajouter beaucoup de travail inutile à l'administration cantonale alors qu'une simple modification des dates des échéances dans la loi réglerait le problème définitivement ?

Au-delà des échéances calendaires, le Grand Conseil se doit également de tenir compte de la concurrence étrangère qui opère dans le canton et qui n'est pas soumise à l'art. 18 de la LTVTC (H 1 31). La profession a été très fortement mise à l'épreuve depuis le COVID-19 et, face à une concurrence étrangère de plus en plus présente et qui opère suivant des règles moins contraignantes, on est en droit de se demander si le canton n'est pas en train de saborder la profession.

Mesdames et Messieurs les député(e)s, je vous demande de faire preuve de pragmatisme en laissant du temps au temps. Nul ne nie le caractère fondamental de la transition énergétique pour notre pays et notre canton. Mais donnons des échéances réalistes à cette transition afin que l'Etat et la profession puissent s'adapter en fonction de l'évolution technologique et des disponibilités des installations. En ce sens, remplacer toutes ces dates incertaines de l'art. 18 de la LTVTC par une échéance réaliste comme celle de

2035 est la seule façon de s'assurer que le législateur n'aura pas à revoir à nouveau la LTVC dans les trois années à venir !

C'est pour les raisons invoquées précédemment, Mesdames et Messieurs les député(e)s, que je vous demande de faire un accueil favorable à ce projet de loi.

PL 13410

Projet de loi modifiant la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) (H 1 31)

(Pour permettre aux chauffeurs de taxi de mettre leur véhicule professionnel en conformité avec les exigences de la loi quant aux émissions de CO₂)

COMMISSION DES TRANSPORTS
30 AVRIL 2024

Signataires: Gabrielle Le Goff, Thierry Cerutti, Skender Salihi, Ana Roch,
Christian Steiner, François Baertschi, Sandro Pistis

1

Rappel de l'historique de l'Art. 18 (1)

Secrétariat du Grand Conseil

PL 12649-A

Date de dépôt : 16 août 2021

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) (H 1 31)

Rapport de M^{me} Caroline Marti

- Le PL 12649-A ne prévoyait pas de normes d'efficacité énergétique lorsque les milieux professionnels ont été auditionnés.

Chapitre III Exercice des professions

Section 1 Dispositions communes

Art. 18 Obligations relatives aux voitures

¹ Les voitures utilisées pour le transport professionnel de personnes doivent répondre aux exigences du droit fédéral et à celles de la présente loi qui dispose qu'elles doivent être :

- immatriculées, équipées et utilisées conformément à leur catégorie ;
- équipées d'un système de paiement par carte bancaire ;

² Lorsqu'une voiture de taxi est utilisée en tant que voiture de transport avec chauffeur, l'équipement visé à l'article 21, al. 1, lettre b et c, doit être retiré. Durant le changement d'affectation, la section 3 du présent chapitre s'applique à l'activité déployée, à l'exclusion de la section 2.

³ Lors de l'utilisation des voitures, le chauffeur applique les principes généraux de la sécurité routière et de la conduite écologique.

⁴ Le Conseil d'Etat peut exiger que les voitures en service soient équipées d'un système de géolocalisation et d'un dispositif permettant d'imprimer des quittances. Il peut également prévoir la création d'un registre électronique central des quittances.

Rappel de l'historique de l'Art. 18 (2)

Secrétariat du Grand Conseil PL 12649-B

Date de dépôt : 11 janvier 2022

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) (H 1 31)

Rapport de M^{me} Dilara Bayrak

- L'Art. 18 Al. 2 du PL 12649-B n'a pas fait l'objet de consultation des milieux professionnels, bien que ces derniers aient porté cette problématique à la connaissance de la Commission des Transports en dates du 27/08/2021, 03/10/2021 et du DEE depuis le 17/05/2022 !

Table des matières

Retour en commission du PL 12649-A	3
Choix des sujets à retraiter en commission	4
Présentation du département sur les problématiques choisies	6
1. Introduction	6
2. Handicap et accessibilité	6
3. Passage d'un véhicule thermique à un véhicule électrique ou à hydrogène	7
4. Délai d'attente	7
5. Bail à ferme	7
6. Sécurité de la carte de chauffeur	7
7. Questions des députés	8
Audition de M. Pierre Jenni	12
Discussion de la commission sur la note du département (annexe 2)	16
1. Le handicap et l'accessibilité	18
2. L'encouragement financier à passer d'un véhicule thermique à un véhicule électrique ou à hydrogène	19
3. Le délai d'attente des VTC, prévu à l'article 24, al. 3, PL	19
4. Le bail à ferme et la location de plaques	20
Discussion de la commission sur la note du département (annexe 3)	25
Premier et deuxième débat	28
1 ^{er} débat	29
2 ^e débat – article par article	29
Troisième débat et vote final	42

30/04/2024

3

Formulation actuelle

Art. 18 Obligations relatives aux voitures

¹ Les voitures utilisées pour le transport professionnel de personnes doivent répondre aux exigences du droit fédéral et à celles de la présente loi qui dispose qu'elles doivent être :

- a) immatriculées, équipées et utilisées conformément à leur catégorie;
- b) équipées d'un système de paiement par carte bancaire.

² Afin de limiter progressivement les émissions de CO₂, les voitures utilisées doivent :

- a) dès le 1^{er} juillet 2024, avoir une efficacité énergétique correspondant aux catégories étiquette-énergie A, B, C ou D;
- b) dès le 1^{er} juillet 2027, avoir une efficacité énergétique correspondant à la catégorie étiquette-énergie A;
- c) dès le 1^{er} juillet 2030, ne plus émettre de CO₂.

30/04/2024

4

Problèmes avec l'Art. 18, al. 2, lettre a

La date du 1er juillet 2024 n'est pas applicable aux véhicules de Taxi et VTC de grande capacité. Véhicules qui sont particulièrement appréciés des clients, en particulier à l'aéroport.

- Les véhicules thermiques pouvant prendre jusqu'à 8 personnes sont tous en catégories étiquette-énergie **E ou F**.
- Les Véhicules électriques équivalents **n'ont pas une autonomie suffisante** pour une journée de travail.
 - Ex: La Mercedes EQV a une autonomie annoncée de 350 km max en ville qui devient 280 km si on tient compte des 80% de charge pour la longévité de la batterie. De plus 100 km par jour sont en moyenne perdus en raison de la consommation électrique des équipements mentionnés dans l'OTR2, dans l'Art. 21, Al. 1 de la LTVTC, de l'ouverture/ fermeture des portes, des essuie glaces, du chauffage ou de la climatisation etc.. Cette autonomie est encore diminuée en hiver à cause du froid.

30/04/2024

5

Problèmes avec l'Art. 18, al. 2, lettre b

- La date du 1er juillet 2027 n'est pas applicable aux véhicules de grande capacité existants, en raison des leasings en cours.
- Ces véhicules étant très coûteux, les chauffeurs sont obligés de prendre des leasings d'une durée typique de 2 fois 4 ans, afin de réduire la valeur résiduelle à zéro et de s'affranchir du plafond kilométrique du leasing.
- Les chauffeurs ayant contracté un leasing en 2021 (Avant la date de l'entrée en vigueur de la LTVTC, 28/01/2022) sur des véhicules de catégories étiquette-énergie B, C, D, E ou F ne seront donc pas en mesure de prendre un nouveau leasing pour remplacer leur véhicule à la date du 1er juillet 2027 afin de se mettre en conformité avec la loi.

30/04/2024

6

Problèmes avec l'Art. 18, al. 2, lettre c

- La date du 1er juillet 2030 est problématique.
- A l'horizon 2030, **une autonomie suffisante** des batteries pour les véhicules de grande capacité **n'est pas garantie**. Les informations disponibles ne fournissent aucune certitude sur ce point.
- L'alternative consistant à mettre à disposition des **bornes de recharge ultra rapide aux lieux de prise en charge et Hub de mobilité**, est présentement à l'étude mais en raison de leur coût particulièrement élevé il n'y a **pas de garantie** par l'Etat que ces bornes seront disponibles en **nombre suffisant** en 2030 (QUE 1993-A: 1877 VTC et 1183 Taxis).
- IL n'est pas du tout clair que l'**hydrogène** sera une **alternative commercialement viable** pour ces véhicules à grande capacité à l'horizon 2030.

30/04/2024

7

En conclusion

- Les dates de l'Art. 18, al. 2 ne permettent pas à une profession, déjà particulièrement sous pression à se mettre en conformité avec la loi.
- Ces dates entraînent de plus une **concurrence déloyale supplémentaire** de la part d'environ **2500 VTC et taxis étrangers**, annoncés à la PCTN et qui ne sont pas soumis à l'Art. 18 de la LTVTC (QUE 1993-A).
- A l'horizon 2035, le prix des véhicules électriques aura significativement baissé et cette situation en facilitera l'acquisition par les professionnels.
- A l'horizon 2035, l'**autonomie** des batteries aura substantiellement **augmenté**, diminuant par là même le **nombre** nécessaire de ces **coûteuses recharges** ultra-rapides.
- Le PL 13410 vise à proposer des **échéances réalistes** qui prennent en compte les **coûts encourus par l'Etat**, tout en restant en **conformité** avec les **objectifs cantonaux** de neutralité carbone liés à l'urgence climatique qui sont fixés pour 2050.

30/04/2024

8

PL 13410**Modification de l'Art. 18, al. 2 de la (LTVTC) (H 1 31) (L 12649)**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
décrète ce qui suit :

Art. 1 Modification

La loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 28 janvier 2022, est modifiée comme suit :

Art. 18, al. 2 (nouvelle teneur)

Afin de limiter progressivement les émissions de CO₂, les voitures utilisées doivent, dès le 1^{er} juillet 2035, ne plus émettre de CO₂.

Art. 2 Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.

30/04/2024

9

PL 13410

Projet de loi modifiant la loi sur les taxis et les voitures
de transport avec chauffeur (LTVTC) (H 1 31)

Merci de votre attention

Signataires: Gabrielle Le Goff, Thierry Cerutti, Skender Salihi, Ana Roch,
Christian Steiner, François Baertschi, Sandro Pistis

30/04/2024

10

