



Date de dépôt : 1^{er} septembre 2025

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 Julien Nicolet-dit-Félix (page 3)

Rapport de minorité de Gabrielle Le Goff (page 66)

Projet de loi (13410-B)

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)

² Afin de limiter progressivement les émissions de CO₂ :

- a) les voitures mises en circulation dès le 1^{er} janvier 2028 doivent ne plus émettre de CO₂ ;
- b) toutes les voitures circulant dès le 1^{er} juillet 2030 doivent 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 Julien Nicolet-dit-Félix

La commission des transports a examiné en détail le PL 13410 pour finir par trouver un consensus large sur une solution qui concilie nécessité de diminuer les émissions de gaz à effet de serre et intérêts des professionnels des taxis et VTC.

Ce texte a été traité au cours de 8 séances s'échelonnant du 30 avril 2024 au 19 août 2025 sous les présidences successives de M. Stéphane Florey, M^{me} Gabriela Sonderegger et M. Pascal Uehlinger. Les procès-verbaux ont été tenus avec rigueur par M^{mes} Alexia Ormen, Léa Di Benedetto, Pauline Ley et Rania Nassereddine.

A assisté à la plupart des séances : M^{me} Christina Stoll, directrice générale de l'OCIRT.

Que ces personnes soient remerciées de leurs précieux apports aux travaux de la commission.

Suite aux trois premières séances, il a été refusé par la commission¹, mais notre Grand Conseil a estimé, le 3 octobre 2024, qu'il fallait le renvoyer en commission pour trouver une solution satisfaisante. Compte tenu du caractère très succinct du premier rapport de commission, ce rapport présente également les auditions de 2024, essentielles pour la compréhension du sujet.

En bref

En 2022, la LTVTC introduisait des contraintes environnementales, par paliers, pour les véhicules utilisés comme taxis ou VTC. L'horizon de la mesure, placé en juillet 2030, imposait un passage aux véhicules sans émission de CO₂ et les paliers imposaient des normes de plus en plus sévères basées sur l'étiquette-énergie.

Las, au moment du passage au premier palier, de nombreux véhicules ne respectaient pas la norme (en l'occurrence l'étiquette-énergie A, B, C ou D), soit qu'il s'agisse d'impossibilité pratique (les professionnels affirmant qu'il était très difficile, voire impossible de trouver des véhicules de plus de 7 places satisfaisant à cette norme) soit de difficultés économiques.

¹ Le premier rapport est disponible à cette adresse : <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL13410A.pdf>

Le PL original proposait ni plus ni moins que de supprimer les paliers et de reporter l'exigence du « 0 CO₂ » de cinq ans.

Les nombreuses auditions ont permis à la majorité de la commission de se convaincre :

- que l'horizon 2030 devait être maintenu, car il est nécessaire et réaliste ;
- que l'étiquette-énergie n'est pas l'outil adéquat permettant de définir les paliers ;
- que, néanmoins, un effet de palier devait être maintenu dans le but que les professionnelles et professionnelles s'adaptent progressivement aux exigences en matière d'émission et d'éviter un effet d'inertie ou de fait accompli observé dans d'autres situations.

Ainsi, à l'issue de ses travaux, la commission a adopté un sous-amendement et un amendement qui :

- *maintient l'exigence d'un parc de taxis-VTC sans émission de CO₂ à l'horizon de juillet 2030 ;*
- *interdit l'usage de véhicules émettant du CO₂ dont la mise en circulation est postérieure à janvier 2028.*

Ce résultat positif fait la démonstration qu'il est possible d'allier objectifs environnementaux et prise en compte des réalités matérielles des entreprises concernées dans un esprit de consensus, puisque, en définitive, le texte a été composé sur la base d'un amendement du DEE et d'un sous-amendé des Verts, lui-même modifié par une proposition du PLR.

En détail

30 avril 2024 – Audition de M^{me} Gabrielle Le Goff, autrice du projet de loi

On trouvera en annexe 1 la présentation projetée par M^{me} Le Goff à l'occasion de cette audition.

M^{me} Le Goff présente l'historique de l'art. 18 de la LTVTC et rappelle que les paliers de limitation d'émissions n'existaient pas au moment de la consultation des milieux professionnels dans la version originale du projet de loi concerné (PL 12649).

L'introduction des paliers de 2024 et 2027, basés sur l'étiquette-énergie, pose d'importants problèmes pratiques :

- Le palier de 2024 (étiquette-énergie A, B, C, D) est impossible à atteindre pour des véhicules thermiques de grande capacité, particulièrement prisés des clients. Or les véhicules électriques de même capacité pâtissent d'une

autonomie réduite (350 km, valeur qui diminue en hiver et en fonction des équipements électriques).

- Le palier de 2027 sera également difficile à respecter, car ces mêmes véhicules de grande capacité sont généralement sous des contrats de leasing de 8 ans, vu leur coût important. Une part importante de ces leasings courront encore au moment de l'entrée en vigueur du palier.

Par ailleurs, le délai de 2030 semble trop rapproché pour exiger des véhicules sans émission de CO₂, car nous ne disposons d'aucune garantie quant à l'autonomie des véhicules électriques à ce moment (et les véhicules à hydrogène semblent encore loin d'être commercialement utilisables).

Une alternative serait de mettre en place un réseau dense de bornes de recharge ultra-rapide, dans les lieux de prises en charge, mais cette option impliquerait un coût important que l'Etat ne semble pas disposé à assumer.

Fort de ces constats, le PL propose la suppression des paliers et le report à 2035 de la généralisation des véhicules sans émission, année où l'on peut raisonnablement penser que les batteries auront amélioré leur capacité et que le réseau de bornes de recharge rapide aura été densifié.

Les questions des commissaires (PLR) portent sur la possibilité de rompre un contrat de leasing pour en conclure un nouveau et sur les raisons pour lesquelles le PL ne cible pas spécifiquement les minivans sans obtenir de réponse satisfaisante à leurs yeux.

En sus du département, des commissaires proposent l'audition de M. Boris Calame, ancien député ayant proposé la formulation de l'art. 18 al. 2, et du TCS, pour sa fine connaissance de l'évolution des véhicules électriques.

Le président met aux voix l'audition de M. Boris Calame :

Oui :	4 (2 UDC, 2 MCG)
Non :	11 (4 PLR, 1 LC, 3 S, 2 Ve, 1 LJS)
Abstentions :	–

L'audition de M. Boris Calame est refusée.

Le président met aux voix l'audition du TCS :

Oui :	4 (1 LJS, 2 MCG, 1 UDC)
Non :	8 (1 UDC, 2 PLR, 2 Ve, 3 S)
Abstentions :	3 (2 PLR, 1 LC)

L'audition du TCS est refusée.

14 mai 2024 – Audition de M^{me} Delphine Bachmann, conseillère d’Etat, de M. Matthias Stacchetti, directeur de la PCTN, et de M^{me} Myriam Errouane, secrétaire générale adjointe de la PCTN – DEE

M^{me} Bachmann rappelle que la LTVTC a été adoptée le 28 janvier 2022 et adoptée le 1^{er} novembre de la même année. Dans le PL de M^{me} Le Goff, l’art. 18 al. 2 LTVTC a été adopté par la commission des transports et n’était pas dans le projet original du Conseil d’Etat. Lors des débats au Grand Conseil, des amendements ont porté sur l’installation de bornes électriques et de stations à hydrogène, ainsi que sur une réduction de la taxe pour les véhicules atteignant les objectifs avant les délais fixés. Ces amendements avaient été rejetés, la LTVTC n’avait pas fait l’objet d’un référendum et a été adoptée par une large majorité du parlement. Le Tribunal fédéral a rendu un arrêt le 23 février 2024 qui a confirmé la légalité de l’art. 18 al. 2 LTVTC. Elle a donc toute la légitimité politique de par son adoption et la légitimité judiciaire car l’arrêt du TF est clair. Il appartient au Conseil d’Etat de la mettre en œuvre. Après son entrée en fonction, et devant l’incertitude face aux recours devant le TF, le Conseil d’Etat avait suspendu le 5 juillet 2023 l’application de l’art. 18 LTVTC jusqu’à ce que la situation soit clarifiée. Le délai au 1^{er} juillet 2024 sera difficile à tenir.

Ils ont des échanges au sein de la commission consultative LTVTC avec les milieux concernés. Il est compliqué d’imaginer son entrée en vigueur avec une application stricte le 1^{er} juillet 2024. En raison de ce motif, elle proposera au Conseil d’Etat de ne pas contrôler le respect du délai du 1^{er} juillet 2024 et de considérer comme première échéance impérative la deuxième date, soit le 1^{er} juillet 2027, telle que prévue par la loi. Ils ont pu observer une forte propension de véhicules correspondant aux normes, mais le respect stricto sensu du 1^{er} juillet 2024 mettrait en péril le travail de certains chauffeurs et l’achat de véhicules.

La commission consultative travaille sur l’installation de bornes électriques et stations à hydrogène. Ses collègues M^{me} Errouane et M. Stacchetti sont présents au sein du groupe de travail rattaché à une task force mobilité codirigée par le DT et DSM. Son département s’engage à faire en sorte que les infrastructures nécessaires soient mises en place pour permettre aux véhicules propres et électriques d’avoir des bornes de recharge. D’ici 2027, cela leur laisse du temps pour exercer des pressions, notamment sur la Ville de Genève, pour l’installation de ces bornes. Ils ne sentent pas de volontarisme très poussé de la part du département de la Ville chargé l’installation de ces bornes. La Fondation des parkings joue le jeu et a installé des bornes de recharge dans tous les parkings qu’elle possède, mais ce n’est pas très efficace pour les taxis, il faut des bornes sur l’espace public. Elle a constaté que M^{me} Le Goff a fait

part de ses craintes pour les leasings qui seraient encore en vigueur en 2027. Son département proposera au Conseil d'Etat des modalités d'application qui tiennent compte de ces leasings déjà conclus pour avoir une application pragmatique au 1^{er} juillet 2027.

En vertu de la libre circulation des personnes, les chauffeurs européens et confédérés peuvent exercer sur le canton dans un cadre strict. Le contrôle porte sur les qualifications des personnes mais pas sur les véhicules qui doivent déjà répondre aux exigences posées par le pays ou le canton d'où ils proviennent. Les règles en matière de libre circulation empêchent de poser des exigences supplémentaires. Des exigences en matière d'émission de CO₂ existent tant en France que dans le canton de Vaud.

Elle estime que les mesures proposées sont à la fois réalistes et pragmatiques dans l'application de la loi et de l'arrêt. Ce PL n'a dès lors pas de sens et serait un retour en arrière par rapport à la volonté confirmée au parlement et par le TF.

Répondant à la question d'un député (UDC) qui veut s'assurer que M^{me} Bachmann aura le soutien du Conseil d'Etat dans sa volonté d'autoriser des dérogations à l'art. 18 al. 2, M^{me} Bachmann affirme que ses collègues ont déjà été d'accord de surseoir aux contrôles dans l'attente de la décision juridique. Elle les avait informés que, si le tribunal devait trancher dans un sens, l'application au 1^{er} juillet 2024 serait très dure à mettre en œuvre ; le moyen le plus simple est de s'en tenir au 1^{er} juillet 2027. Elle présentera cette solution avant fin mai. Si le Conseil d'Etat accepte, cela sera appliqué le lendemain. Il aurait été possible de passer par une modification législative ferme qui supprime la première échéance au 1^{er} juillet 2024, mais cette modification devrait repasser par le parlement. Elle a choisi l'approche la plus rapide et efficace, soit d'obtenir le même résultat en proposant que le Conseil d'Etat renonce aux contrôles de l'application en 2024 et le fasse en 2027.

Le même député demande si la suppression du contrôle du palier de 2024 est suffisante. M^{me} Bachmann pense qu'ils seraient soulagés de savoir qu'elle proposerait au Conseil d'Etat de surseoir à l'échéance du 1^{er} juillet 2024. Pour 2027, ils ont évoqué quelques difficultés pour certaines typologies de véhicules. Cependant, 2027 c'est dans 3 ans et son département propose de suivre l'évolution avec eux. Cas échéant, ils pourront reprendre les discussions mi 2026 pour faire le point sur les véhicules et voir si certains sont problématiques. Elle pense que l'objectif final de la loi est logique et elle s'engage à faire le point de situation pour 2027. Pour parler d'application pragmatique, elle donne l'exemple d'un chauffeur affirmant que son leasing se terminera en septembre, celui-ci pourra simplement en fournir la preuve. Ils ne mettront pas des personnes en difficulté pour 1 ou 2 mois.

Un député (MCG) pose la question de l'échéance des leasings, étant entendu que 2027 est un délai court.

M. Stacchetti explique qu'ils ont redemandé les chiffres à l'OCV. A l'échéance du 1^{er} juillet 2024, moins de 70% des véhicules seraient conformes, seulement 20% de plus qu'en 2020. A l'époque, le *turnover* moyen de 3 ans pour les véhicules avait aussi été évoqué. En ce qui concerne les VTC, seuls 50% des véhicules sont conformes.

M^{me} Bachmann souligne qu'acter des échéances dans une loi pousse aussi à changer. Fixer un objectif à 2035 lui semble trop éloigné et il est raisonnable de garder 2027. Cela donne une légitimité au fait d'exiger l'installation des bornes de recharge rapide auprès des acteurs qui le font. Il faut donner des outils au milieu du transport professionnel. L'objectif est de pouvoir suivre le pourcentage de véhicules, ils se trouvent à 69% et ont augmenté de 24% sur ces 4 dernières années. Ils peuvent s'attendre à ce que ce taux progresse rapidement.

M. Stacchetti affirme que le canton de Vaud s'est posé la même question et que le parlement a ajouté une norme similaire en différenciant le canton et la Ville de Lausanne. Les communes avoisinantes visent un objectif 0 carbone pour 2025 et l'ensemble du canton a fixé les normes s'appliquant à l'importation des véhicules neufs : depuis 2020, il s'agit de 118 g de carbone/km, soit la catégorie B de véhicules. Le même type d'application pragmatique sera proposé au Conseil d'Etat pour permettre aux gens de s'adapter. L'application stricte de cette norme est prévue pour le 1^{er} janvier 2025. Le mouvement est rapide dans le canton de Vaud et les chauffeurs vaudois seront compatibles aux normes applicables sur le territoire genevois. A la comparaison, la ressemblance des situations est frappante. Il n'est pas prévu de repousser les délais dans le canton de Vaud.

Un député MCG pose la question du coût de l'installation des bornes de recharge et de la concurrence déloyale avec des chauffeurs installés de l'autre côté de la frontière cantonale.

M^{me} Bachmann et M. Stacchetti répondent que le coût n'a jamais été invoqué pour expliquer la relative lenteur du réseau de bornes de recharge. Par ailleurs, le canton n'a aucune compétence sur les accords bilatéraux qui régissent la libre circulation. En l'état, les chauffeurs étrangers doivent déposer une demande de reconnaissance de leurs compétences et connaissances au SEFRI. Si elles sont reconnues, elles reçoivent une attestation pour accéder au marché genevois pour 90 jours par année civile. Les véhicules doivent respecter les règles de leur pays d'origine. Pour l'équipement, dont le tachygraphe, c'est du droit fédéral tout comme la TVA. Ces éléments

échappent à la compétence du département, mais la présence de véhicules étrangers est marginale.

Une députée (PLR) se dit surprise de la conception de la séparation des pouvoirs. Cette loi a été voulue par le parlement et confirmée par le TF. Elle entend le côté pragmatique, mais la loi est la loi. Par rapport à ce que la loi prévoit, elle comprend que les catégories A à D sont concernées jusqu'au 1^{er} juillet 2024. Le canton de Vaud a adopté la loi plus tard et prévoit le zéro émission pour 2025, ils vont donc plus vite que Genève. Dans l'audition de M^{me} Le Goff, le problème concernait les grands taxis et la difficulté d'obtenir des catégories énergétiquement efficaces. Elle demande s'il y a réellement une problématique et si la loi doit prévoir des exceptions. Ce sont des catégories qui sont intéressantes pour les usagers et elle voulait savoir où en était la situation.

M^{me} Bachmann souligne qu'ils devront traiter avec beaucoup de véhicules dont le leasing se renouvelle, ils devront faire preuve d'adaptation et ne pas être trop stricts. Ils estimaient que la deuxième échéance du 1^{er} juillet 2027 paraissait réaliste telle que prévue par le dispositif légal. Il semblait plus rapide de renoncer aux contrôles du 1^{er} juillet 2024. La position du TF de proposer de s'en remettre à la décision de justice avant d'effectuer des contrôles semblait raisonnable. La loi n'empêche pas l'entrée en vigueur, mais ils décident de ne pas effectuer de contrôle avant 2027. C'est dans ce sens-là qu'elle parle d'application pragmatique (principe de proportionnalité) et pas dans le sens du non-respect du dispositif légal voulu par le parlement.

Il ne faut pas penser qu'elle ne respecte pas leur autonomie ni leur pouvoir. Pour les gros taxis, les limousines sont aussi impactées. Pour les vans, les discussions entreprises montrent qu'ils peuvent en commander, mais n'ont pas de date de livraison fixée ni qui soit suffisamment claire pour l'échéance 2024. Des modèles seraient disponibles sur le marché. En affirmant qu'ils ne contrôlent pas l'échéance de 2024, ils ont le temps d'ici à 2027 d'introduire une exception dans la loi par voie réglementaire.

Un député (LJS) s'interroge sur la possibilité de renoncer aux contrôles uniquement pour les véhicules de grande capacité.

M^{me} Bachmann souligne que 31% d'entre eux ne sont pas aux normes, certains n'ont pas la capacité de changer d'ici au 1^{er} juillet. Il paraît donc légitime de laisser ce temps-là. Il n'y a pas de solution idéale ; en appliquant la loi stricto sensu au 1^{er} juillet 2024, il y aura nécessairement des véhicules qui ne sont pas aux normes et pour lesquels il n'y a pas les moyens financiers qu'ils le soient. Elle estime inopportun pour des gens à quelques mois de

l'échéance de ne pas pouvoir le faire. En parlant du 1^{er} juillet 2027, ils trouvent que l'échéance est plus adaptée et permettra de poursuivre la tendance.

28 mai 2024 – Nouvelle audition de M^{me} Delphine Bachmann, conseillère d'Etat, de M. Matthias Stacchetti, directeur de la PCTN, et de M^{me} Myriam Errouane, secrétaire générale adjointe de la PCTN – DEE

Après avoir discuté la question avec ses services, M^{me} Bachmann confirme que la suspension des contrôles est légale et acceptée et qu'il s'agit d'une solution acceptable. Elle peut également imaginer une modification de la législation, mais le Conseil d'Etat souhaite que le caractère incitatif de la mesure soit maintenu, ainsi que l'horizon de 2030.

A la question d'une commissaire (S), M^{me} Bachmann confirme ne pas avoir discuté de la question au sein du Conseil d'Etat.

Les prises de position et le refus d'entrée en matière de la commission figurent dans le rapport PL 13410-A².

18 février 2025 – Audition de M^{me} Delphine Bachmann, conseillère d'Etat, et de M^{me} Christina Stoll, directrice générale de l'OCIRT – DEE

M^{me} Bachmann rappelle la position du Conseil d'Etat, qui propose de ne pas modifier la disposition en cause, qui a été légitimée par le Tribunal fédéral. Elle indique que le département échange régulièrement au sujet de l'avancement de la situation avec les milieux des taxis et VTC. Par ailleurs, si des investigations supplémentaires sont jugées nécessaires, la task force électromobilité, pilotée par le DT et le DSM, pourrait être consultée. Lors du renvoi du projet de loi par le Grand Conseil, la question des vans a été soulevée. Une analyse a été menée pour identifier les modèles disponibles sur le marché et leur pertinence par rapport aux besoins exprimés. Afin d'obtenir une expertise plus précise, l'audition de l'Union professionnelle suisse de l'automobile, section Genève, pourrait être envisagée.

M^{me} Stoll explique que les derniers chiffres disponibles, datés du 31 juillet 2024, indiquent que 2,6% des taxis sont à zéro émission carbone, contre 5,6% pour les VTC. En ce qui concerne les véhicules de catégorie A, dont l'objectif doit être atteint d'ici 2027, 49,7% des taxis et 27,7% des VTC remplissent cette exigence. Des chiffres sont actuellement consolidés entre l'office cantonal des véhicules et l'OCIRT.

² <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL13410A.pdf>

A la question d'un commissaire (LJS), M^{me} Stoll confirme l'existence d'une circulaire, à la PCTN, demandant de renoncer aux contrôles liés à la première échéance. Cette circulaire a été diffusée dans les milieux professionnels. En revanche, des contrôles seront effectués dès l'échéance de 2027. A la question d'une commissaire (S), M^{me} Bachmann confirme qu'il s'agit d'une directive interne au DEE qui ne nécessite pas l'accord du Conseil d'Etat.

A la question d'une commissaire (S) concernant le rythme de renouvellement du parc de taxis qui, selon certaines sources, serait de trois ans, M^{me} Stoll indique disposer de données provisoires reçues dans l'après-midi et elle émet des réserves quant à leur interprétation. Selon ces données, le renouvellement des taxis a été freiné ces dernières années, probablement en raison des incertitudes liées aux normes environnementales. Actuellement, environ 40% des taxis en circulation ont été immatriculés il y a plus de dix ans, ce qui laisse supposer un renouvellement imminent. Elle estime difficile de confirmer un cycle de renouvellement de 2 à 3 ans, mais considère qu'une mise à jour du parc automobile devrait s'opérer dans les cinq prochaines années.

Une commissaire (PLR) souhaite savoir s'il est envisagé de surseoir à nouveau aux contrôles du palier 2027 si les véhicules non conformes devaient être trop nombreux.

M^{me} Bachmann réaffirme qu'aucune modification de la base légale n'est envisagée. Toutefois, un suivi rigoureux du taux de renouvellement est nécessaire. Si la progression ralentit, des actions de sensibilisation et d'encouragement au renouvellement devront être mises en place une année avant l'échéance.

M^{me} Stoll confirme que, depuis le 1^{er} juillet 2024, seules les catégories B, C et D sont obligatoires pour les nouvelles immatriculations.

18 février 2025 – Audition de M. Cédric Bouchard, président et directeur de Taxiphone Genève SA et représentant de la Fédération genevoise des taxis officiels, et de M. Jacques Roulet, avocat

On trouvera en annexe 2 la prise de position de la Fédération des taxis remise à l'occasion de cette audition.

M. Bouchard indique que sa fédération estime que le délai de 2030 ne permet pas d'acquérir des véhicules conformes en raison de l'offre limitée sur le marché. Il demande également l'installation de bornes de recharge rapide en nombre suffisant et réservées aux taxis, à l'exclusion des VTC. La fédération demande également des aides à l'achat des véhicules ainsi qu'à l'électricité consommée dont le coût, lors de recharges rapides, équivaut à un plein et demi

d'essence. Ces aides doivent également être apportées aux professionnels qui ont déjà acquis un véhicule électrique.

M. Roulet rappelle que les autres professionnels de la route ne sont pas soumis à des exigences aussi fortes et il évoque une demande présentée à M^{me} Fischer pour l'achat d'une flotte de minibus, demande laissée sans suite. Il envisage soit l'abandon du délai à 2030, soit un soutien financier conséquent.

Il mentionne l'insécurité juridique dans laquelle se trouvent les taxis et estime qu'un arrêt du Tribunal fédéral permet de distinguer les taxis des VTC, les aides pouvant n'être dirigées que vers les premiers.

Les questions des commissaires (Ve, S) portent sur les spécificités genevoises qui rendraient impossible une transition vers l'électrique alors que cela a été fait dans de nombreuses villes européennes, sur la nécessité de disposer de véhicules à grande autonomie pour une activité essentiellement urbaine ainsi que sur les pratiques de leasing.

Les auditionnés affirment que le marché mondial n'est actuellement pas capable de fournir suffisamment de véhicules électriques pour le marché des taxis genevois, en particulier les vans qui sont quasi introuvables, que les taxis parcourent en moyenne 250 km par jour, mais avec des variations importantes, lors de courses interurbaines, ce qui correspond à l'autonomie des voitures électriques (affirmation contestée par un commissaire qui estime cette autonomie à 300-400 km).

A propos des leasings, M. Bouchard indique que la majorité des chauffeurs de taxi rachètent des véhicules entre eux, car beaucoup n'ont pas accès aux leasings. Il souligne que la situation actuelle rend le renouvellement des véhicules particulièrement difficile. Pour ceux qui parviennent à financer un véhicule via un leasing, il précise que ces voitures sont nettement plus chères et qu'elles ne peuvent pas être amorties sur quatre ans. Une valeur résiduelle reste à payer en fin de contrat, ce qui pose problème si la loi interdit soudainement l'utilisation de ces véhicules. Il craint qu'en 2027, de nombreux chauffeurs se retrouvent encore avec des voitures en leasing qu'ils ne pourront plus utiliser ni revendre. Il mentionne que 2500 chauffeurs français disposant d'une autorisation pour travailler à l'aéroport de Genève (SEFRI) ne sont pas encore soumis aux mêmes règles et il plaide pour leur intégration dans la législation afin d'éviter une distorsion de concurrence.

Interrogé sur la longévité moyenne d'un taxi, M. Bouchard évalue cette durée à 8 ans. A la question d'un commissaire (PLR), il répond qu'il serait envisageable de distinguer les vans des véhicules plus petits. Mais, quoi qu'il en soit, le palier de 2027 ne sera pas tenable, surtout si l'on considère que la

plupart des chauffeurs de taxi sont locataires et ne disposent pas de borne de recharge à domicile.

A la question d'un commissaire (LJS) sur la possibilité de moduler les tarifs en fonction de la qualité environnementale du véhicule, M. Bouchard rappelle que les tarifs sont régulés et qu'ils n'ont pas été modifiés depuis 25 ans. Il indique également que les taxis paient l'électricité au même tarif que les privés.

M. Bouchard estime que le problème de la densité des bornes doit être réglé. Il estime nécessaire l'installation de 30 bornes de recharge rapide dédiées aux taxis, sur leurs stations ainsi qu'une dizaine dans les P+R. Il évalue à 10 millions de francs l'investissement nécessaire pour ces équipements.

Relancé par un commissaire (S) sur la comparaison avec d'autres villes, en particulier Londres, M. Bouchard estime que la clientèle genevoise a des goûts spécifiques et qu'elle préfère les vans, encore indisponibles, aux modèles de type « cab londonien ».

Interrogé par un député (Ve) qui estime que le coût de l'énergie est sensiblement plus faible pour les véhicules électriques, M. Bouchard confirme que, selon ses calculs, l'électricité revient plus cher que l'essence ou le diesel, du fait de la diminution rapide de l'autonomie des batteries. Cependant, il reconnaît que la situation peut avoir évolué légèrement, mais maintient que la recharge rapide reste plus chère que l'essence dans certaines conditions.

Discussion interne

M^{me} Stoll intervient pour apporter des précisions sur plusieurs points évoqués. Elle aborde d'abord la question d'une éventuelle inégalité de traitement entre taxis et VTC en cas d'octroi d'aides publiques uniquement aux taxis. Elle rappelle qu'une récente décision du Tribunal fédéral a confirmé qu'il est légal de fixer des conditions différentes pour les taxis et les VTC. Cette décision concernait la limite d'âge de 75 ans pour les chauffeurs de taxi, qui n'existe pas pour les VTC. Cependant, elle souligne que les normes énergétiques imposées par la loi sont identiques pour les taxis et les VTC. La loi ne prévoit pas d'obligation spécifique pour l'un ou l'autre groupe : les deux doivent respecter les mêmes exigences en matière d'émissions de CO₂. Elle précise que la magistrate chargée du dossier a exprimé une opinion politique, estimant qu'il serait inopportun d'accorder des aides financières aux taxis sans en faire de même pour les VTC. D'un point de vue juridique, elle considère qu'il existe un risque important de recours, qui pourrait être favorable aux VTC. Si une aide était accordée uniquement aux taxis, les VTC pourraient contester cette décision en justice avec de fortes chances de succès. Sur la question des tarifs des taxis, elle rappelle que les tarifs sont encadrés par le

règlement d'application, qui fixe un tarif maximal. Les chauffeurs ont une certaine liberté pour proposer des forfaits ou ajuster leurs prix, mais ils ne peuvent pas dépasser le tarif maximal. En pratique, les tarifs appliqués correspondent généralement aux montants maximaux autorisés. Elle recommande à nouveau l'audition de la task force, notamment en lien avec le rapport récemment publié sur le sujet.

Interrogée sur la différence entre les évaluations du coût d'une borne et sur la disponibilité des vans électriques, M^{me} Stoll invite à poser ces questions à la task force électromobilité et aux importateurs d'automobiles lors des prochaines auditions.

18 mars 2025 – Audition de Chaskis Rides, représentée par M^{me} Ariana Grammatopoulo, directrice, M^{me} Sylvie Yanez-Vazquez et M. Yassin Djeridi

Les représentants de Chaskis Rides relèvent qu'ils ne disposent pas de flotte propre, mais peuvent faire part de l'expérience des chauffeurs qu'ils salarient. L'entreprise a incité les chauffeurs à renouveler leur véhicule pour qu'ils soient aux normes, à Genève, mais également dans le canton de Vaud. Dans ce contexte, le courrier électronique du 19 décembre 2024 qui indiquait que les délais ne s'appliqueraient pas a engendré d'importants coûts pour les chauffeurs qui avaient déjà investi dans de nouveaux véhicules conformes. Cette situation a été éprouvante, en particulier pour les chauffeurs, dont le véhicule constitue l'outil de travail principal.

Par ailleurs, leur expérience montre que le renouvellement du parc de VTC se fait moins vite en Suisse que dans certaines villes françaises.

Ils sont convaincus de la nécessité de la transition vers l'électrique, mais affirment que l'infrastructure de recharge est actuellement insuffisante et que, sans effort sur ce point, le délai de 2030 ne sera pas atteignable.

Interrogés par une commissaire (PLR) sur la durée d'amortissement d'un véhicule, les auditionnés l'estiment à 12 ans. Par ailleurs, ils estiment que les seuils sont particulièrement difficiles à tenir pour des véhicules de grande capacité, amenés à parcourir des distances importantes, de l'ordre de 800 à 900 km par jour.

Un autre commissaire (PLR) s'étonne d'un amortissement sur 12 ans pour des véhicules parcourant plus de 100 000 km par année et il pose la question des contrats de leasing pour des véhicules circulant autant. M. Djeridi confirme que plusieurs sociétés de leasing refusent les contrats portant sur des véhicules parcourant près de 100 000 km par année. Par ailleurs, à un commissaire (S),

il répond que plusieurs chauffeurs cumulent plusieurs emplois, comme chauffeurs de bus ou auprès des CFF et travaillent tous les jours de la semaine.

18 mars 2025 – Audition de l’UPSA, représentée par M. Thierry Bolle, vice-président, et M. Milos Blagojevic, secrétaire patronal

On trouvera en annexe 3 la prise de position de l’UPSA, transmise à l’occasion de cette audition.

M. Bolle précise que l’UPSA (Union professionnelle suisse de l’automobile) section Genève n’est pas opposée à la loi, qui s’inscrit dans une démarche environnementale. Toutefois, l’association demande plusieurs ajustements. Tout d’abord, elle souhaite un report de l’application de l’art. 18, al. 2. Elle propose que l’exigence pour les véhicules de catégorie étiquette-énergie A, B, C et D soit appliquée au 1^{er} juillet 2030, et celle concernant les véhicules de catégorie étiquette-énergie A au 1^{er} juillet 2035. Ensuite, elle demande que la loi ne concerne que les nouvelles immatriculations et non l’ensemble du parc automobile. Selon elle, les étiquettes-énergie ne sont pas un critère pertinent d’éligibilité environnementale et devraient être remplacées par un système basé directement sur les émissions de CO₂. Il souligne que la décision actuelle ne prend pas en compte la capacité des constructeurs automobiles à répondre aux normes imposées. Jusqu’en 2028 au minimum, très peu de marques seront en mesure de proposer des véhicules adaptés aux exigences de la loi pour les taxis et VTC. La Commission européenne elle-même a fixé un objectif de zéro émission en 2035, basé sur des discussions avec les constructeurs. Elle envisage d’ailleurs de revoir ce délai. Le laps de temps de trois ans accordés entre le début de la dérogation en juillet 2024 et l’échéance de 2027 est jugé insuffisant. Il ne tient pas compte de la durée d’amortissement des véhicules professionnels, estimée entre six et huit ans, ni des modalités de financement. La plupart des professionnels financent leurs véhicules avec des contrats de 48 à 60 mois, incluant souvent une valeur résiduelle en fin de contrat. Cela signifie qu’au terme du financement, le véhicule n’est pas totalement payé et doit encore être amorti. Il met en avant une distorsion de concurrence, la loi ne s’appliquant qu’aux taxis et VTC de Genève, ce qui pourrait encourager des professionnels d’autres cantons à opérer sur le territoire genevois. De plus, certaines sociétés de transport en minibus sont exclues de la loi. Il interroge la commission sur la raison pour laquelle un taxi ou un VTC de six places serait soumis à des contraintes strictes alors qu’une société d’excursion utilisant un véhicule similaire ne le serait pas.

Il alerte sur les conséquences potentielles d’un maintien de la loi dans sa forme actuelle. La première est l’incapacité des professionnels du transport à répondre aux besoins du canton, qui accueille de nombreux événements

internationaux et possède un aéroport de grande envergure. Il insiste sur la nécessité d'un parc automobile adapté, avec des véhicules shuttle, des véhicules en traction intégrale pour certaines destinations, et une autonomie suffisante pour les trajets de moyenne distance. Il avertit également d'un risque économique majeur pour les taxis et VTC, notamment en raison des pénalités bancaires liées aux contrats de financement. Il cite un exemple concret d'un chauffeur contraint de retirer son véhicule de la circulation, entraînant une perte financière dépassant 50 000 francs. Une mise en conformité généralisée en même temps créerait un déséquilibre du marché, limitant les possibilités de remboursement et d'amortissement des véhicules. Il rappelle que la loi impose deux échéances : 2027 pour la catégorie étiquette-énergie A et 2030 pour les véhicules zéro émission. Cela signifie que les chauffeurs devront changer de véhicule deux fois en un laps de temps très court, ce qui est financièrement insoutenable. Il soulève également la question des chauffeurs proches de la retraite, qui ne pourront pas rentabiliser un investissement aussi conséquent. Il demande si le canton de Genève envisage des indemnisations pour ces exploitants, contraints au remplacement de leur véhicule.

A la question d'un commissaire (LJS) demandant si l'acquisition par le canton d'une flotte mise à disposition constituerait une solution, M. Bolle répond par la négative.

Interrogé par un commissaire (PLR) sur la pertinence de l'étiquette-énergie et en particulier sur le paradoxe lié au fait qu'un véhicule zéro émission de CO₂ puisse être classé en catégorie B, M. Bolle explique que l'étiquette-énergie est déterminée par de nombreux paramètres, notamment le poids du véhicule. Les véhicules électriques, en raison de leurs batteries lourdes, sont parfois classés en catégorie B plutôt qu'en catégorie A. Il estime que le critère le plus pertinent devrait être les émissions de CO₂, puisque l'objectif principal de la loi est la protection de l'environnement par la réduction des émissions.

M^{me} Stoll reconnaît que l'étiquette-énergie n'est pas l'outil le plus pertinent pour définir la conformité environnementale des véhicules. Toutefois, elle précise que, dans l'application actuelle de la loi par la PCTN, ce problème est corrigé. Selon les directives officielles publiées sur le site internet et envoyées à la commission, tout véhicule zéro émission de CO₂ est automatiquement considéré comme conforme, indépendamment de son classement dans l'échelle énergétique. Elle rappelle que le législateur a fixé un objectif de zéro émission en 2030, avec des étapes intermédiaires basées sur les étiquettes-énergie. Ces dernières ont depuis évolué dans leur méthode de calcul, ce qui peut expliquer certaines incohérences.

Ce même commissaire (PLR) propose que la loi soit reformulée pour remplacer les critères d'étiquette-énergie par des seuils d'émission de CO₂. Il

suggère, par exemple, qu'au lieu d'exiger des véhicules catégorie A en 2027, la loi impose une limite maximale d'émissions en grammes de CO₂ par kilomètre. Cela éviterait des discussions inutiles sur le classement énergétique des véhicules et garantirait une approche plus cohérente avec l'objectif environnemental.

M^{me} Stoll estime que le débat actuel illustre bien cette problématique. Elle rappelle que l'objectif final est bien d'atteindre zéro émission de CO₂. Les paliers intermédiaires n'ont peut-être pas été définis de manière optimale, mais selon elle, avec les directives actuelles, il est possible d'interpréter correctement l'intention du législateur et d'éviter les incohérences.

Une commissaire (PLR) souligne que l'UPSA propose deux approches distinctes : d'une part, repousser les délais et supprimer l'exigence de zéro émission, ce qui reviendrait à maintenir la catégorie A comme seule référence jusqu'en 2030, avec un report proposé jusqu'en 2035. D'autre part, limiter l'application de la loi aux nouvelles immatriculations. Elle estime que ces deux mesures ne peuvent pas être cumulées, car cela permettrait l'achat de véhicules de catégorie G jusqu'en 2029, avec une durée d'exploitation potentielle jusqu'en 2041. Elle considère que la décision doit être l'une ou l'autre. Soit la loi s'applique uniquement aux nouvelles immatriculations et, dans ce cas, il serait possible d'imposer directement la catégorie A pour tout véhicule neuf sans modifier les délais, en laissant de côté la question des véhicules 7 à 9 places. Soit elle s'applique à l'ensemble du parc et, dans ce cas, il faudrait repousser les échéances. Elle demande à M. Bolle quelle solution serait privilégiée si le parlement devait trancher entre les deux options.

M. Bolle répond que, si les deux propositions sont appliquées ensemble, les délais seront forcément prolongés. Il rappelle que la question principale reste la capacité des constructeurs automobiles à fournir des véhicules conformes aux exigences légales. Il estime qu'il faudrait appliquer la loi uniquement aux nouvelles immatriculations et adapter les délais en fonction des capacités des constructeurs.

Interrogé par un commissaire (LC) sur le réseau de bornes, M. Bolle répond qu'il faudrait avant tout installer des bornes, car, actuellement, il n'y en a pratiquement pas à Genève, à l'exception de celles situées dans les parkings. Il indique ne pas pouvoir estimer précisément le nombre de bornes nécessaires, mais il souligne que la part de marché des véhicules électriques est passée de 23% en 2023 à 17% en 2024. Selon lui, la principale barrière à l'adoption des véhicules électriques par les chauffeurs de taxi est l'absence d'infrastructures de recharge. Il insiste sur le fait qu'il faudrait installer des bornes rapides à chaque station de taxis, avec au moins une à deux bornes par station.

18 mars 2025 – Audition de M. Walid Rahmani, MITC Mobility SA

M. Rahmani explique que son entreprise, spécialisée dans le transport, a investi dans un parc de vingt véhicules 100% électriques, de marque Hyundai Ioniq 5. Cependant, il souligne plusieurs difficultés majeures rencontrées sur le terrain. Il évoque en premier lieu le problème des bornes de recharge, expliquant que les chauffeurs peinent à recharger leurs véhicules en raison du manque d'infrastructures adaptées. Il regrette que, malgré les annonces de la Ville de Genève depuis 2023 sur la mise en place de bornes rapides, rien de significatif n'ait été concrétisé à ce jour. Par ailleurs, il souligne des faiblesses du côté des constructeurs automobiles. Il indique que six des véhicules électriques de leur flotte sont actuellement immobilisés en garage en raison de problèmes de batterie, ce qui révèle un manque de fiabilité et un manque de maîtrise des technologies électriques par les fabricants. Il précise que son entreprise a fait le choix d'anticiper la transition en adoptant une flotte électrique, mais que la réalité du terrain montre que l'environnement technique et logistique n'est pas encore prêt. Le manque d'infrastructures et les problèmes mécaniques entraînent des pertes financières pour l'entreprise et ses chauffeurs, en raison du temps d'immobilisation des véhicules. Il conclut en affirmant que, si l'entreprise avait pu anticiper ces difficultés, elle aurait pris une autre décision et qu'aujourd'hui elle considère ce choix comme une erreur.

En réponse à deux questions (PLR et S), M. Rahmani affirme que seuls des véhicules thermiques anciens sont classés en étiquette-énergie A, et il présente de cas particuliers illustrant ce paradoxe apparent. Relancé par une commissaire (PLR), il confirme qu'il serait opportun d'abandonner l'étiquette-énergie comme référence pour ne retenir que les émissions de CO₂.

Interrogé par un commissaire (Ve) sur la faible fiabilité de ses véhicules électriques, pourtant présentés généralement comme plus résistants et moins soumis à l'usure que les moteurs thermiques, M. Rahmani reconnaît que les soucis qu'il a rencontrés sont possiblement spécifiques au modèle qu'il avait choisi, mais nécessitent une immobilisation longue.

Discussion interne

M^{me} Stoll suggère que la question des classes énergétiques et des émissions de CO₂ soit approfondie lors de l'audition de la task force prévue la semaine prochaine. Elle espère que des spécialistes pourront apporter des clarifications sur les différences entre les normes énergétiques basées sur les étiquettes et celles basées sur les émissions de CO₂. Elle souligne également que le classement énergétique des véhicules évolue chaque année, ce qui peut entraîner des incohérences : un même véhicule peut passer de catégorie A à B

ou inversement, sans modification technique. Elle confirme que, bien que la loi actuelle soit appliquée telle qu'elle est rédigée, le système n'est pas optimal. Elle rappelle que le dernier objectif fixé par la loi est en émissions de CO₂, mais que les étapes intermédiaires reposent sur les étiquettes énergétiques, ce qui crée un mélange de critères parfois contradictoires.

Un commissaire (S) revient sur les horaires de travail des chauffeurs et le nombre de kilomètres parcourus, notamment en cas de cumul d'emplois. Il trouve surprenant que certains chauffeurs, après avoir travaillé du lundi au jeudi pour les TPG, puissent enchaîner avec des services VTC du vendredi au dimanche.

M^{me} Stoll rappelle que les normes OTR2 s'appliquent à tous les chauffeurs et prennent en compte l'ensemble des trajets effectués, que ce soit pour un employeur, en tant qu'indépendant ou à titre privé. Elle précise que l'OTR2 est une réglementation relevant de la sécurité routière et que son application est placée sous la responsabilité de la police. Elle reconnaît toutefois que, pour un employeur, il est difficile de savoir ce qu'un salarié fait en dehors de son contrat de travail. Il existe une double responsabilité entre l'employeur, qui doit informer son salarié des limites légales, et le conducteur, qui reste personnellement responsable du respect des heures maximales autorisées. Contrairement à la LITR, où l'employeur est seul responsable, l'OTR2 considère le conducteur comme coresponsable avec son employeur, si ce dernier existe. Elle souligne que, si le conducteur ne déclare pas son activité complémentaire, l'employeur n'a pas les moyens d'enquêter sur sa vie privée. Les taxis et VTC doivent être équipés d'un tachygraphe, ce qui permet à la police de reconstituer l'activité du véhicule. Le chauffeur doit y indiquer dans quelle catégorie il roule, ce qui permet un suivi.

Un commissaire (PLR) estime que la loi devra progressivement s'orienter vers un système basé sur les émissions de CO₂ plutôt que sur les étiquettes énergie. Il considère que le principal avantage du CO₂ est qu'il permet une meilleure gestion des véhicules hybrides, qui, malgré leur poids élevé, présentent des niveaux d'émissions relativement faibles, mais sont mal classés dans le système actuel des étiquettes énergétiques. Il estime que ce système est biaisé et que les critères doivent être revus pour faire avancer le dossier.

Un commissaire (LJS) tente de résumer la situation et souligne que la loi actuelle pose deux problèmes majeurs. D'une part, les délais imposés sont trop courts. D'autre part, il y a une incohérence dans les critères retenus, puisque l'art. 18, lettres a et b, repose sur les catégories énergétiques, tandis que la lettre c fait référence aux émissions de CO₂. Il estime qu'il serait préférable de choisir un seul référentiel, soit les étiquettes énergétiques, soit les émissions de CO₂. Il exprime une préférence pour un passage aux émissions de CO₂, mais

insiste sur la nécessité de réfléchir aux délais. Il considère que les projets de lois actuels manquent de nuances et qu'il serait essentiel d'obtenir des explications techniques sur le mode de calcul des émissions de CO₂ afin d'évaluer une éventuelle modification de la loi sur les points abordés dans les lettres a et b. Pour lui, il est indispensable de revoir la loi.

Une commissaire (MCG) rappelle qu'il est interdit aux chauffeurs des TPG et des CFF d'exercer une activité de transport professionnel en parallèle. M^{me} Stoll confirme cette interdiction.

Un commissaire (S) fait remarquer que, malgré cette interdiction, Chaskis Rides a affirmé que cette pratique existait et était relativement courante.

La même commissaire (MCG) estime que la solution la plus simple serait de ne pas entrer dans le détail du grammage de CO₂ et de supprimer l'échéance de 2027, en maintenant uniquement celle de 2030 avec l'objectif de zéro émission carbone.

25 mars 2025 – Audition de la task force électromobilité, représentée par M. Philippe Royer, directeur général de l'OCEV, M. Bernard Gay, chef de projet, OCEV, M. Damien Zuber, directeur général de la Fondation des parkings, M. Nicolas Borzykowski, coordinateur transport professionnel, OCT, et M. Damien Palazzi, directeur des prestations de la Smart City, SIG

On trouvera en annexe 4 la présentation projetée par la task force électromobilité à l'occasion de cette audition.

M. Gay introduit son propos par un rappel de la genèse de la stratégie d'électromobilité et de ses objectifs. La Stratégie Electromobilité 2030 a été adoptée par le Conseil d'Etat en 2017. Elle visait initialement trois objectifs : réduire les impacts sanitaires liés à la pollution de l'air et au bruit, diminuer la dépendance aux énergies fossiles et atténuer l'impact climatique du secteur de la mobilité. Déjà en 2016, une analyse de cycle de vie complète avait mis en évidence qu'un véhicule électrique présentait un impact climatique 50% inférieur à celui d'un véhicule thermique. Des études prospectives récentes suggèrent même que cet écart pourrait se réduire à 25%.

Un des axes majeurs de cette stratégie consistait à fixer un objectif quantitatif pour le parc de véhicules électriques. Initialement fixé à 10% à l'horizon 2030, cet objectif a été successivement relevé à 40% dans le cadre des deux plans climat adoptés depuis. A sa création, la stratégie était pilotée par l'office cantonal de l'environnement (OCEV), en collaboration avec un groupe de travail réunissant des collaborateurs issus de diverses administrations. Ce groupe existe toujours, bien qu'il traite désormais de

manière plus opérationnelle les aspects techniques. En 2022, en raison du caractère pluridisciplinaire croissant de la thématique, une task force électromobilité a été mise en place. Les représentants présents à l'audition sont membres de cette task force, dont il donne la composition.

Concernant l'état du parc, les chiffres disponibles début 2025 – issus des offices cantonal et fédéral de la statistique – révèlent un total de 214 290 véhicules immatriculés, dont 6474 véhicules 100% électriques, 6442 véhicules hybrides rechargeables, 20 013 véhicules hybrides non rechargeables (dotés d'un système de récupération d'énergie, mais fonctionnant à l'énergie thermique), et 2 véhicules à hydrogène. L'évolution du parc montre une reprise de la croissance après une période de ralentissement liée à la pandémie de COVID-19 et au déclenchement du conflit en Ukraine. Ces événements ont freiné la progression du marché, en particulier celui des véhicules électriques, du fait des incertitudes économiques et énergétiques. A noter que Genève est en tête au niveau suisse pour l'acquisition de véhicules hybrides rechargeables, bien qu'elle reste en retrait pour les véhicules 100% électriques. En ce qui concerne l'infrastructure de recharge, le canton dispose actuellement de 822 points de charge (POC), dont 44 points de recharge rapide (≥ 100 kW). Chaque borne peut comprendre un ou deux POC.

La stratégie cantonale repose sur deux axes majeurs : des mesures incitatives à destination de la population et le développement des infrastructures de recharge. Sur le volet incitatif, des mesures financières et fiscales ont été mises en œuvre – aujourd'hui arrivées à terme – tandis que l'exiguïté du territoire n'a pas permis d'envisager des mesures touchant à la circulation (par exemple, des voies réservées). Concernant les infrastructures de recharge, deux catégories sont distinguées : la recharge privée (chez soi ou sur fonds privés) et la recharge publique (ouverte 24h/24 au public, qu'elle soit mise en place par des acteurs publics ou privés). Trois mesures principales ont été prises pour accélérer la recharge privée. La première est une aide à l'acquisition et à l'installation de bornes à domicile, introduite en 2019 et valable jusqu'en 2023, ayant permis l'installation de 1800 bornes pour un montant total de 1 750 000 francs. La seconde mesure a été l'introduction d'un nouveau règlement sur les places de stationnement sur fonds privés, à partir de 2023, imposant la gestion de puissance dès 5 points de recharge, une électrification de 10% des places dans les bâtiments mutualisés, et de 20% si les places sont attribuées. La troisième mesure est un nouveau dispositif de subvention pour les parkings d'immeubles d'habitation, applicable dès 5 logements et 5 places électrifiées. Les montants varient en fonction du nombre de places (500 francs de la 5^e à la 10^e, 300 francs jusqu'à la 30^e, puis 250 francs jusqu'à la 66^e), avec un plafond de 20 000 francs et une limite de

50% des frais. Le bilan montre que, de février à décembre 2024, 865 places ont été électrifiées, pour un montant de 186 715 francs et une subvention moyenne de 215,90 francs par place. Concernant la recharge publique, les principaux acteurs sont la Fondation des parkings et les Services industriels de Genève (SIG). La Fondation des parkings installe des bornes lentes dans 39 parkings, soit 400 points de charge, ainsi que 32 points de recharge pour deux-roues dans 8 parkings. Elle vise l'installation de 1000 POC d'ici 2027, dont au moins 10 bornes rapides dans les P+R, en collaboration avec les SIG. De son côté, les SIG ont installé, dans le cadre de la convention d'objectifs 2020-2024, 189 POC sur domaine public et 342 sur domaine privé, dont 158 à accès public. Au total, cela représente 347 POC accessibles au public début 2025. La nouvelle convention SIG (2025-2029) prévoit l'installation de 1200 POC supplémentaires, avec un objectif final de 1500 POC en 2030. Actuellement, les bornes installées par les SIG sont principalement en courant alternatif (22 kW). Seules 14 sont en courant continu (6 à 50 kW, 8 à 150 kW).

La task force a ensuite lancé une étude sur les besoins en infrastructures de recharge rapide, en particulier pour les usages professionnels (taxis, VTC, livraisons, poids lourds, autocars), à l'exclusion des transports publics. Cette étude, menée par un bureau externe sous la direction conjointe de M. Borzykowski (OCT) et de M. Gay (OCEV), avait pour but d'élaborer une stratégie de déploiement, de mieux comprendre les besoins spécifiques en recharge professionnelle (lente et rapide), et d'évaluer les synergies possibles avec les usages individuels. Les résultats montrent que la recharge professionnelle se fera essentiellement au dépôt. Les besoins en recharge rapide publique sont estimés à 300 à 400 POC à l'horizon 2030, avec une répartition équivalente entre usages privés et professionnels. L'usage actuel des bornes reste limité, avec un taux d'utilisation de 5%, alors que la rentabilité commerciale est atteinte à partir de 15%. La mutualisation des usages est donc jugée prioritaire jusqu'en 2035. Sur cette base, la task force a engagé une coordination entre la Fondation des parkings, les SIG et l'Etat. Les prévisions estiment que le secteur privé installera environ 100 points de recharge rapide d'ici 2030. Il reviendrait donc au secteur public d'en installer 150. Une première analyse identifie 130 points pouvant être réalisés dans les parkings de la Fondation des parkings (parkings en ouvrage, P+R, parkings communaux ou privés sous gestion de la fondation, y compris des projets comme le parking Trèfle-Blanc). 50 de ces points sont en cours de réalisation, avec une mise en service prévue d'ici 2026. 25 POC supplémentaires pourraient être installés sur des parcelles cantonales ou communales. La Fondation des parkings gère à ce jour 80 parkings souterrains, pouvant techniquement accueillir des bornes de 50 à 100 kW. Toutefois, la pose de bornes à 150 kW reste limitée pour des

raisons techniques. Enfin, il est relevé qu'un certain nombre de communes expriment des réserves quant à l'implantation de bornes sur le domaine public ou en bord de route, ce qui peut freiner leur déploiement.

Interrogé par un commissaire (Ve), M. Zuber répond que l'objectif cantonal de disposer d'une flotte 100% électrique pour les taxis et VTC d'ici 2030 a bien été intégré dans les prévisions. Selon lui, le déploiement planifié des infrastructures de recharge, qui reste techniquement réalisable, est suffisant pour couvrir les besoins liés à cette évolution.

M. Royer complète en précisant que les chiffres évoqués précédemment – à savoir entre 300 et 400 points de recharge rapide à l'horizon 2030 – tiennent compte de cette évolution. Une répartition est d'ores et déjà identifiée : environ une centaine de points seront installés par des opérateurs privés, 50 points de recharge rapide existent déjà, et le solde est en cours de planification. Cette montée en puissance des infrastructures s'accompagne d'une croissance parallèle du parc de véhicules électriques. Les calculs réalisés à ce jour permettent de considérer que l'on parviendra à couvrir les 300 points de recharge rapide requis pour répondre aux besoins des taxis et des transports individuels motorisés.

Une commissaire (PLR) évoque les difficultés spécifiques, notamment lorsqu'un client souhaite, par exemple, être conduit à Crans-Montana, ce qui implique une longue distance. Dans un tel cas, il est simple de faire un plein de carburant, mais plus complexe de localiser une borne rapide disponible sur le trajet et de pouvoir s'y recharger. Elle demande si ces situations sont prises en compte par la task force. Par ailleurs, elle a connaissance d'estimations très variables concernant le coût d'installation d'une borne de recharge rapide, parfois dans des proportions de 1 à 10. Elle sollicite des éclaircissements à ce sujet. Enfin, elle demande confirmation que le bilan global de la voiture électrique, lorsqu'il est qualifié de positif sur le plan énergétique, prend bien en compte l'ensemble du cycle de vie, de la fabrication à la fin de vie.

M. Borzykowski précise que les représentants des taxis, entendus dans le cadre de l'étude, ont indiqué qu'un véhicule peut parcourir jusqu'à 600 km par jour, avec de nombreux allers-retours, notamment vers les stations de ski. Cela implique la nécessité d'un niveau de recharge élevé en permanence, ce qui a bien été pris en compte dans le dimensionnement du réseau. Il rappelle cependant que les véhicules ont une autonomie intrinsèque limitée, mais que les modèles récents peuvent atteindre environ 600 km.

M. Royer complète en précisant que, pour les transports longue distance, notamment sur les axes autoroutiers, de nombreuses bornes de recharge rapide ont été installées, aussi bien en Suisse qu'en Europe. L'électrification de ces

axes est une priorité, et les bornes s'y trouvent aujourd'hui en quantité suffisante. Il reconnaît que cela implique un arrêt pour recharger, de l'ordre de 15 à 20 minutes, mais que les infrastructures sont bien présentes.

M. Gay souligne qu'en général, le marché précède les besoins ou les accompagne. Il prend pour exemple le fait que la majorité des bornes rapides à Genève ont été installées à proximité de l'aéroport, ce qui n'est pas un hasard : cela répond précisément aux besoins spécifiques des taxis, qui y travaillent fréquemment.

M. Palazzi prend la parole pour répondre sur les tarifs. Il indique que les prix appliqués pour les recharges rapides installées et gérées par les SIG sont consultables en ligne. Le tarif dépend de la puissance de la borne. Pour des puissances allant jusqu'à 50 kW inclus, le coût est de 44 centimes par kilowattheure. Pour une berline standard, cela correspond à environ 7 à 8 francs pour 100 kilomètres.

A propos du coût des bornes de recharge, M. Palazzi confirme que la variation est bien réelle. Le coût dépend de nombreux paramètres, notamment de la puissance disponible à proximité du site. Dans certains cas, il est nécessaire de creuser des tranchées, de renforcer le réseau, ce qui fait fortement grimper les coûts. Chaque site est évalué individuellement selon plusieurs critères : pertinence de l'emplacement, fréquence d'usage, proximité des infrastructures électriques. Il est donc très difficile d'avancer un chiffre précis, et il n'est pas étonnant que des estimations très larges aient été entendues.

A propos de l'impact environnemental des véhicules électriques, M. Gay répond qu'il s'agit bien d'une analyse complète du cycle de vie. Elle couvre l'ensemble du processus : extraction des matières premières, fabrication du véhicule, utilisation, puis démantèlement, recyclage des pièces et éventuelle réutilisation des matériaux. Concernant l'impact climatique, il précise qu'une voiture électrique est globalement 50% moins émissive qu'une voiture thermique sur l'ensemble de son cycle de vie. Il souligne cependant qu'au moment de l'achat d'un véhicule neuf, l'impact climatique d'une voiture électrique est environ deux fois supérieur à celui d'un véhicule thermique. Toutefois, les courbes se croisent après environ 30 000 kilomètres, moment à partir duquel l'électromobilité devient plus favorable sur le plan climatique.

Interrogé par un commissaire (LJS) sur la capacité du réseau à alimenter l'intégralité du parc automobile cantonal s'il passait à l'électrique, M. Zuber répond que, dans l'hypothèse, certes peu vraisemblable, où le canton compterait environ 200 000 véhicules 100% électriques à l'horizon 2050, il est techniquement envisageable de répondre à la demande. Les professionnels du secteur disposent de la capacité de mise en œuvre nécessaire. Il rappelle que la

Fondation des parkings gère à elle seule près de 50 000 places de stationnement sur fonds privés, et que d'autres acteurs, notamment les SIG, les communes, l'aéroport, les centres commerciaux et les grands propriétaires fonciers, disposent également des moyens de développer les infrastructures requises. Il souligne que des subventions existent, que des professionnels accompagnent les projets, et que les financements peuvent suivre. La clé, selon lui, reste la présence de la demande. A l'heure actuelle, la vision portée par la Fondation des parkings est que tout véhicule électrique cherchant à se recharger dans un parking doit pouvoir y trouver, à tout moment, une place équipée et disponible. Cette disponibilité est d'ores et déjà garantie aujourd'hui et continuera de l'être dans le futur. Il conclut en affirmant que les capacités d'anticipation et de déploiement sont suffisantes pour répondre à l'évolution de la demande.

M. Palazzi apporte un complément d'éclairage à cet exercice hypothétique. Il rappelle que derrière la question de l'électrification complète du parc se cache, au-delà du déploiement d'infrastructures de recharge, celle de l'acheminement de l'énergie elle-même. Si 100% du parc genevois devenait électrique, les projections indiquent qu'environ 15% de la consommation énergétique totale du canton serait consacrée à la mobilité. Cela pose la question non seulement de la quantité, mais aussi de la qualité environnementale de l'électricité utilisée. Pour préserver une mobilité réellement décarbonée, l'énergie consommée devra être issue de sources renouvelables et locales, notamment le solaire. Par ailleurs, il souligne un enjeu important lié aux appels de puissance. En effet, les habitudes de recharge actuelles montrent que la majorité des utilisateurs branchent leur véhicule aux mêmes heures, ce qui exerce une forte pression ponctuelle sur le réseau. Cela pourrait engendrer des besoins de renforcement des infrastructures, avec des coûts d'investissement conséquents. Il est donc essentiel de gérer intelligemment la recharge, de lisser les pics de consommation, et de favoriser des solutions techniques permettant de différer les appels de puissance. Enfin, il réaffirme l'importance de garantir un mix énergétique propre, notamment en poursuivant activement le développement du solaire à Genève.

Interrogé par un commissaire (PLR) sur l'objectif de rendement des bornes de recharge, M. Palazzi répond qu'en ce qui concerne les tarifs appliqués par les SIG, le coût de la recharge rapide jusqu'à 50 kW est actuellement fixé à 44 centimes par kilowattheure, tandis qu'il s'élève à 56 centimes pour les bornes de plus de 50 kW. Sur le plan des coûts d'investissement, il précise que la convention d'objectifs en cours de finalisation pour la période 2025-2029 prévoit des enveloppes dites de « tâches d'intérêt public ». Celles-ci permettent de financer des projets qui ne remplissent pas les critères classiques de rentabilité ou de prise de risque définis par le conseil d'administration des SIG,

mais qui s'inscrivent dans leur mission de service public. Pour cette période de cinq ans, les investissements estimés pour les bornes sur le domaine public, y compris les nouvelles bornes de recharge rapide, s'élèveraient à environ 8 millions de francs. La rentabilité visée est de long terme : un équilibre économique est attendu autour de l'année 2040, en cash-flow libre cumulé, c'est-à-dire une fois l'investissement initial et les charges d'exploitation amortis. Il souligne que cette stratégie s'inscrit dans une logique de service public avec un amortissement progressif et une vision à long terme.

M. Zuber complète la réponse au nom de la Fondation des parkings, en précisant que sa politique diffère de celle des SIG. Pour la fondation, la recharge est considérée comme un service additionnel offert aux usagers, facturé à prix coûtant, sans objectif de rentabilité. Il s'agit principalement de recharge lente, à 3,7 kW, destinée à des stationnements de longue durée. Le tarif appliqué est de 27 centimes par kilowattheure. Les équipements installés coûtent environ 4500 francs, tout compris (matériel et installation). Ces coûts relativement modestes permettent à la fondation de proposer un service accessible, bien en deçà des coûts équivalents pour un véhicule thermique.

Interrogé sur la nature du montant de 8 millions (investissement seul ou investissement et exploitation), M. Palazzi précise que les 8 millions mentionnés concernent uniquement les investissements. Toutefois, l'équilibre financier projeté à l'horizon 2040 tient compte, lui, de l'ensemble des charges d'exploitation cumulées sur la période, en plus des coûts initiaux. Il s'agit bien d'une valeur actualisée prenant en compte la totalité du cycle économique de ces équipements.

A une question d'un commissaire (LC) concernant le rythme de l'électrification du parc, apparemment moins rapide que prévu, M. Royer indique qu'à ce jour, l'interdiction de 2035 demeure la référence, même s'il est vrai que des discussions sont en cours au niveau européen. A sa connaissance, l'échéance n'a pas été modifiée. Concernant la baisse temporaire du nombre d'immatriculations, il précise que plusieurs facteurs géopolitiques influencent actuellement le marché. Il évoque également des effets de type « marches d'escalier » liés aux exigences progressives imposées aux constructeurs en matière d'émissions carbone. Il rappelle qu'une nouvelle exigence est entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2025. Cela a probablement incité les constructeurs à retarder la mise sur le marché de certains modèles électriques afin de les intégrer dans la moyenne d'émissions post-2025, évitant ainsi de fortes amendes. Par conséquent, le rythme des immatriculations ne suit pas une courbe linéaire, mais plutôt des phases par paliers, en lien direct avec les évolutions réglementaires.

Suite à une question (Ve) concernant les distinctions techniques entre les différents types de bornes, M. Gay apporte un éclairage technique succinct. Il explique que la recharge en courant alternatif (AC) implique une transformation de l'électricité en courant continu (DC) pour charger la batterie. Cette transformation est assurée par un redresseur intégré dans le véhicule. Les bornes AC délivrent généralement une puissance de 3,7 à 40 kW. Plus la puissance souhaitée est élevée, plus le redresseur embarqué doit être performant. En revanche, les bornes à courant continu (DC) intègrent elles-mêmes ce redresseur, ce qui permet d'atteindre des puissances et vitesses de charge plus élevées. Toutefois, ces équipements sont plus encombrants, plus coûteux à installer et plus exigeants en matière de raccordement au réseau électrique. M. Palazzi précise qu'en moyenne, pour une borne de basse puissance en courant alternatif, les coûts d'installation se situent entre 6000 et 7000 francs. Pour une borne de recharge rapide, la moyenne se situe autour de 40 000 francs. Cela correspond donc à un rapport d'environ 1 à 6, voire plus selon les cas.

Discussion interne

La présidente interroge les membres de la commission sur les suites à donner aux deux projets de lois en discussion. Elle rappelle qu'aucune autre audition n'est prévue et propose que les groupes préparent leur prise de position d'ici à la semaine suivante, en vue d'un vote.

Deux commissaires (LC et S) souhaitent un récapitulatif des positions des auditionnés et des validations des données chiffrées, constatant que les valeurs présentées par les différents auditionnés présentent de grandes variations.

Un commissaire (PLR) mentionne une autre problématique évoquée au cours des travaux, à savoir le système de classification des véhicules. Il souligne qu'il serait probablement plus pertinent de fixer des normes sur les émissions de CO₂ plutôt que de se référer aux classes énergétiques, ces dernières pouvant exclure des véhicules émettant peu ou pas de CO₂ en raison de leur poids ou d'autres critères annexes. Il propose que le département étudie la possibilité de modifier le projet de loi pour y intégrer une approche fondée sur les émissions effectives de CO₂.

M^{me} Stoll répond qu'elle prend volontiers note de cette question. Elle confirme que l'étiquette énergétique n'est pas un indicateur très pertinent et que l'émission de CO₂ constitue un objectif beaucoup plus clair. Elle précise toutefois que les questions énergétiques ne relèvent ni de la compétence de son office ni, de manière générale, de celle de son département. Elle propose de se concerter avec l'office cantonal de l'environnement à ce sujet, indiquant que

M. Royer est la personne la plus à même de fournir les éléments nécessaires. Elle précise toutefois qu'un délai sera nécessaire pour obtenir ces informations.

Une commissaire (PLR) indique ne pas se sentir prête à voter sur les deux projets de lois actuellement à l'examen. Si l'audition entendue lors de cette séance a permis d'apporter certains éléments rassurants, elle rappelle que d'autres auditions ont soulevé de fortes inquiétudes. Elle exprime la crainte que la commission ne suive un processus similaire à celui observé dans le canton de Vaud, à savoir le maintien d'un cap politique qui finit par être abandonné au dernier moment, faute de faisabilité concrète. Elle rejoint pleinement la position de son collègue exprimée précédemment et estime qu'il serait opportun que le département revienne avec une proposition construite. Elle déclare qu'elle ne pourra pas soutenir les deux projets de lois dans leur forme actuelle. Elle reconnaît toutefois que la loi en vigueur soulève elle aussi des problèmes. Elle redoute qu'un travail de modification réalisé séparément par chaque groupe parlementaire, par le biais d'amendements individuels, ne soit pas à la hauteur des enjeux. Elle insiste donc pour que le département puisse soumettre une proposition prenant en compte notamment la classification des véhicules, les émissions de CO₂, mais aussi des aspects fonctionnels spécifiques, comme la diversité des véhicules utilisés dans le cadre des activités de taxi ou VTC. A ses yeux, il est essentiel de pouvoir différencier un petit véhicule transportant deux personnes pour un déplacement médical d'un grand véhicule familial utilisé pour des trajets vers les stations de ski. Elle conclut en estimant qu'il serait pertinent de donner un peu de temps à l'Etat pour formuler une proposition consolidée. Elle juge qu'il existe une majorité parlementaire favorable à un changement de loi, mais qu'il convient de procéder de manière rigoureuse et concertée.

M^{me} Stoll indique que, si le département devait présenter une nouvelle proposition, cela nécessiterait en amont une concertation avec la magistrate, M^{me} Bachmann, voire potentiellement une délibération préalable au Conseil d'Etat, afin que la prise de position soit formellement validée. Cela impliquerait également une nouvelle audition de la magistrate devant la commission. Elle se dit prête à entamer cette concertation dès à présent. Elle précise toutefois qu'elle n'est pas experte des normes énergétiques, et que plusieurs éléments entendus lors des auditions étaient également nouveaux pour elle, nécessitant ainsi un travail d'approfondissement. Elle évoque la nécessité d'une coordination entre son département et celui du territoire, en vue de revenir avec une proposition consolidée. Dans un premier temps, elle propose de faire un retour à la commission dès la semaine suivante afin de préciser le délai nécessaire pour soumettre une telle proposition. Elle s'engage à consulter rapidement M^{me} Bachmann, notamment pour vérifier si une

délibération du Conseil d'Etat serait requise, ce qui aurait un impact sur les délais. Elle se dit prête à suivre la suggestion formulée, à savoir se donner un peu de temps pour revenir avec des éléments structurants, qui puissent véritablement éclairer la décision de la commission.

Un commissaire (LJS) abonde dans ce sens. Il souligne qu'il n'y a pas d'urgence, puisque la loi actuelle n'est de toute façon pas applicable. Il insiste sur la nécessité de disposer d'une proposition techniquement solide de la part du département. Cet aspect a été soulevé à plusieurs reprises au cours des auditions, et il est indispensable de disposer de fondements techniques clairs pour voter en connaissance de cause.

Un commissaire (UDC) indique que, selon lui, les délais fixés par la loi actuelle sont intenable, ce qui est pour lui une évidence. Il considère donc que, si l'exercice consiste uniquement à trouver une nouvelle date réaliste, il est possible d'attendre une semaine ou deux. En revanche, il estime inutile de produire un rapport volumineux ou de multiplier les documents si c'est simplement pour aboutir à un refus. Il juge également non pertinent de réauditionner M^{me} Bachmann, considérant que sa position est déjà bien arrêtée et qu'aucune nouvelle audition ne serait de nature à modifier son avis, sauf à ce qu'une majorité s'impose contre ses propositions. Il invite la commission à clarifier la situation : soit il y a un problème avec les délais et il faut les ajuster, soit une majorité estime qu'il n'y a pas de problème, et dans ce cas il faut voter rapidement. Il insiste sur le fait que ce n'est pas au département de présenter des amendements. Selon lui, les députés disposent de tous les éléments nécessaires pour formuler eux-mêmes une proposition d'amendement, par exemple en fixant un nouveau délai comme 2035 ou 2040. Il considère qu'il n'est pas pertinent d'entrer dans une différenciation par classes énergétiques, mais qu'il faut appliquer la même règle à l'ensemble des véhicules de transport de personnes. Il conclut en appelant à une décision claire : soit on accepte de repousser l'échéance et on vote, soit on rejette purement et simplement les projets.

Un commissaire (Ve) précise que, pour ce qui concerne son groupe, une majorité se rallie à la demande formulée par le PLR, à condition d'être clair sur le maintien des objectifs climatiques. Il considère que, si les délais peuvent être discutés, les objectifs ne doivent pas être abandonnés. Il est également favorable à une modification des seuils et des modes de mesure, en reconnaissant que l'étiquette énergétique n'est pas l'outil le plus pertinent. Il rejoint les préoccupations concernant les véhicules de grande capacité et souhaite que ces aspects techniques soient pris en compte dans une éventuelle adaptation. Il se montre néanmoins critique envers certaines prises de position entendues lors des auditions : selon lui, les professionnels auditionnés ont fait

preuve d'une faible maîtrise des enjeux économiques, avec des chiffres incohérents et un discours marqué par le conservatisme. Il souligne qu'il serait dommage de ne pas parvenir à un compromis et que, si le département présente une proposition d'amendement technique maintenant les objectifs et intégrant les ajustements nécessaires, les Verts sont prêts à entrer en matière. Dans le cas contraire, il se déclare prêt à refuser toute modification.

Une commissaire (PLR) propose un compromis pour aller dans le sens de ceux qui souhaitent avancer. Elle suggère que la commission procède au vote sur l'entrée en matière. Si cette entrée en matière est refusée, il n'est pas nécessaire de poursuivre le travail. Si elle est acceptée, la commission pourrait ensuite suspendre la procédure en vue de permettre le dépôt éventuel d'amendements avant le deuxième débat. Elle rappelle que, en l'état, le PLR ne voterait pas en faveur du projet, ce qui impliquerait vraisemblablement son rejet. Voter l'entrée en matière maintenant permettrait donc de clarifier la position de la commission tout en évitant de mobiliser le département inutilement si aucun soutien n'existe.

Vote

1^{er} débat

La présidente met aux voix l'entrée en matière du PL 13410-A :

Oui :	9 (1 LJS, 2 MCG, 4 PLR, 2 UDC)
Non :	2 (2 Ve)
Abstentions :	3 (2 S, 1 LC)

L'entrée en matière est acceptée.

Un commissaire (PLR) se réjouit du vote favorable à l'entrée en matière et propose, en vue de la séance fixée au 6 mai 2025, que chaque commissaire puisse, le cas échéant, préparer des amendements. Il suggère que les amendements envisagés, tant de la part des commissaires que du département, soient transmis à l'avance, idéalement au plus tard la veille de la séance, afin que chacun puisse les examiner en amont et se préparer en conséquence. Il indique que son groupe, le PLR, déposera vraisemblablement des propositions d'amendements.

M^{me} Stoll indique que, s'agissant du délai proposé, celui-ci semble tenable du point de vue administratif.

Une commissaire (PLR) estime pour sa part que la logique voudrait que les amendements du département soient transmis en premier, avant que les

groupes parlementaires ne formulent les leurs. Elle suggère que cela permettrait un travail plus structuré.

La présidente répond qu'il est tout à fait envisageable de recevoir les amendements en séance et de procéder au vote lors de la séance suivante, afin de laisser à chacun le temps d'en prendre connaissance et de se positionner.

6 mai 2025 – Présentation de l'amendement du DEE par M^{me} Christina Stoll

M^{me} Stoll relève que les débats au sein de la commission ont mis en évidence une formulation problématique de l'art. 18, al. 2 de la LTVTC. Bien que l'objectif poursuivi par cette disposition soit jugé pertinent, la rédaction actuelle soulève plusieurs difficultés. Elle précise que les auditions menées ont révélé que l'usage des normes d'étiquettes énergétiques pour définir des paliers intermédiaires pose problème. Ces étiquettes ne représentent pas un classement stable, étant redistribuées annuellement selon le nombre de véhicules. Ainsi, un véhicule peut passer d'une catégorie A à une catégorie B d'une année à l'autre. De plus, ces normes ne se réfèrent pas uniquement aux émissions de CO₂, mais également à d'autres critères tels que la construction du véhicule, ce qui peut conduire à des situations où des véhicules sans émissions de CO₂ ne sont pas classés en catégorie A. Elle signale que l'application stricte de la disposition actuelle pourrait aboutir à des incohérences, notamment à permettre que des véhicules conformes à l'objectif final de réduction des émissions de CO₂ à l'horizon 2030 ne répondent pas aux objectifs intermédiaires fixés pour 2027. Ce constat remet en question la cohérence du dispositif.

Un deuxième élément de préoccupation est mentionné, après vérification avec le directeur général de l'office cantonal de l'environnement, M. Philippe Royer, compte tenu du fait que le département n'est pas compétent en matière de protection de l'environnement. Elle observe que l'établissement de paliers intermédiaires dans le cadre d'une trajectoire vers le zéro émission de CO₂ constitue une intention louable, mais qu'en pratique, cela pourrait induire un effet contre-productif. En effet, une telle mesure pourrait accélérer le renouvellement de la flotte de véhicules au-delà de ce qui est souhaitable. Or, en matière environnementale, il est préférable non seulement de favoriser des véhicules à faibles émissions, mais également de limiter la fréquence de remplacement des véhicules, le rachat de véhicules neufs ayant un impact environnemental non négligeable. La formulation actuelle pourrait ainsi conduire les chauffeurs de taxi et VTC à acquérir de nouveaux véhicules

conformes à l'échéance de 2027, qui devraient ensuite être remplacés à nouveau en 2030, ce qui n'apparaît pas optimal.

Sur la base de ces éléments, le département propose d'adhérer à l'esprit du projet de loi, tout en y apportant une modification importante. Elle suggère de supprimer les étapes intermédiaires tout en conservant l'objectif final, à savoir l'absence d'émission de CO₂ dès 2030. Le texte proposé par le département serait donc reformulé comme suit : « Afin de limiter progressivement les émissions de CO₂, les voitures utilisées doivent, dès le 1^{er} juillet 2030, ne plus émettre de CO₂. » Cette formulation correspond à l'objectif déjà inscrit dans la loi actuelle et reste alignée avec le plan climat adopté par le Conseil d'Etat. Elle précise également que, compte tenu des préoccupations exprimées quant à la disponibilité des véhicules, un délai de cinq ans est jugé raisonnable pour permettre aux acteurs concernés de s'adapter. En résumé, la proposition du département consiste à maintenir l'objectif final tout en supprimant les échéances intermédiaires de 2024 et 2027, qui sont actuellement définies en fonction des normes d'étiquettes énergétiques.

A une question d'une commissaire (PLR) s'inquiétant de la disparition des paliers intermédiaires et de leurs effets incitatifs, M^{me} Stoll répond en indiquant que le département a d'abord constaté les importantes difficultés de contrôle liées aux étiquettes énergétiques. Elle donne l'exemple de véhicules commandés en fin d'année en catégorie A, mais livrés l'année suivante en catégorie B en raison d'une redistribution annuelle des étiquettes. Elle reconnaît qu'il serait possible de définir des étapes intermédiaires uniquement sur la base des normes d'émission de CO₂. Toutefois, à la suite d'échanges avec l'office cantonal de l'environnement, le département n'a pas retenu cette solution. Elle reconnaît le risque évoqué d'une absence de mouvement jusqu'en 2030, mais considère que le choix d'un délai clair de cinq ans constitue aussi un message fort en matière de planification. Elle explique que le mécanisme de palier intermédiaire pourrait avoir pour effet d'accélérer artificiellement le renouvellement de la flotte, ce qui serait contraire aux objectifs environnementaux. En effet, le remplacement prématuré de véhicules empêche une utilisation jusqu'à la fin de leur durée de vie, alors que la fabrication des véhicules engendre un impact énergétique significatif. Elle précise que l'intention est d'encourager un passage vers des véhicules électriques au moment opportun, sans forcer un renouvellement précipité. L'introduction d'un objectif intermédiaire en 2027 poserait le risque de voir des véhicules achetés en conformité avec cette étape ne plus répondre aux exigences de 2030, entraînant un second renouvellement après seulement trois ans. Un tel scénario serait énergétiquement inefficace. Elle conclut en reconnaissant la pertinence des inquiétudes soulevées et propose de renforcer

l'effort de communication, notamment par l'intermédiaire de la commission consultative, afin de rappeler que les acteurs disposent de cinq années pour se préparer. Elle insiste sur le fait que ce délai ne doit pas servir de prétexte à l'inaction, et que l'objectif de 2030 doit rester présent à l'esprit de toutes les parties concernées.

A la question (LJS) de savoir si le marché sera apte à livrer des véhicules aux normes en 2030, M^{me} Stoll indique ne pas être spécialiste de cette question. Elle rappelle que les auditions menées dans le cadre des travaux de la commission ont révélé des avis très divergents et peu documentés sur la question de la disponibilité effective des véhicules. Alors que certains intervenants estimaient qu'aucune solution ne serait disponible, d'autres affirmaient au contraire qu'un passage à une flotte 100% électrique d'ici 2030 ne poserait pas de difficulté. Elle souligne que toute prévision dans ce domaine relève d'une forme d'incertitude comparable à une spéculation, l'évolution du marché d'ici deux à trois ans restant difficile à anticiper. Elle précise que si, dans trois ans, il s'avérait effectivement qu'aucun véhicule n'est disponible, une révision du cadre légal pourrait être envisagée et discutée par le Grand Conseil. Toutefois, il est estimé qu'il est prématuré, à ce stade, d'adopter une position fondée sur l'absence présumée de véhicules disponibles à l'horizon 2030, ce qui irait à l'encontre des objectifs fixés par le plan climat. Elle reconnaît l'existence d'un certain risque, mais considère que le délai de cinq ans accordés est raisonnable. Fixer une échéance à 2035, comme le proposait initialement le projet de loi, enverrait selon elle un message d'inaction inapproprié au regard de l'urgence climatique.

Un député (Ve) propose une piste alternative. Il suggère d'introduire un palier intermédiaire ne s'appliquant qu'aux nouvelles acquisitions, par exemple en fixant qu'à partir du 1^{er} janvier 2027, tous les nouveaux véhicules doivent être à zéro émission de CO₂, tout en maintenant l'objectif de 2030 pour l'ensemble des véhicules en circulation. Ce dispositif permettrait de fixer une étape intermédiaire tout en évitant les effets indésirables évoqués précédemment. Il précise qu'il formule cette proposition comme une hypothèse de travail. Il estime qu'une discussion serait nécessaire pour déterminer si la disposition devrait s'appliquer uniquement aux véhicules dont la première mise en service a lieu après une certaine date, ou également aux rachats de véhicules d'occasion.

M^{me} Stoll comprend la logique de cette proposition. Elle précise que ses services rencontrent actuellement des difficultés concrètes pour contrôler les immatriculations selon les catégories visées. Cette question nécessiterait une vérification auprès de l'office cantonal des transports. Elle indique que, dans l'état actuel des choses, les services compétents sont en mesure d'enregistrer

les nouvelles immatriculations, mais que ces dernières ne coïncident pas systématiquement avec la première mise en circulation. Elle alerte sur le risque de provoquer une surconsommation en introduisant une restriction stricte sur l'achat de véhicules d'occasion, ce qui irait à l'encontre des objectifs environnementaux.

Un député (UDC) exprime sa conviction que l'échéance de 2030 ne pourra pas être atteinte. Selon lui, les auditions menées ont révélé un consensus sur le fait qu'il n'y aura pas suffisamment de véhicules disponibles sur le marché d'ici cette date. Il souligne que Genève n'est pas seule à acheter des véhicules neufs et que la répartition de l'offre mondiale se fait selon une logique de premier arrivé, premier servi. En cas de pénurie, les fournisseurs livrent en fonction des priorités et non de la planification locale. Il mentionne également une autre contrainte majeure, à savoir l'infrastructure de recharge. Il affirme qu'actuellement la Ville de Genève refuse d'installer des bornes sur certaines stations de taxis, ce qui laisse présager, selon lui, une insuffisance structurelle des équipements en 2030. Il considère qu'il est illusoire de croire qu'un réseau suffisant pourra être mis en place dans les délais. Il propose, à défaut de renoncer à l'objectif de 2030, de limiter son application aux nouvelles immatriculations à partir de cette date, en laissant la transition s'opérer naturellement. Il annonce que l'UDC refusera tous les amendements proposés et soutiendra le projet de loi dans sa version initiale. Il dénonce une pression constante exercée depuis plusieurs décennies sur la profession des taxis, qu'il juge excessive. Il plaide pour une approche pragmatique, fondée sur la réalité du marché, et considère que l'échéance de 2035 constitue un délai raisonnable, permettant une adaptation progressive, comme cela s'est toujours fait dans des situations similaires.

Un commissaire (S) relève que des modèles, y compris de grande capacité, sont déjà disponibles sur le marché et utilisés, par exemple à Londres. Il estime qu'aucune contrainte technique réelle ne s'oppose à la transition, et que le début de cette transition dès maintenant permettrait d'éviter une saturation du marché à l'approche des échéances. Il conclut en disant que reporter continuellement l'échéance empêcherait toute évolution.

M^{me} Stoll apporte une précision concernant la situation à Londres. Elle indique que, depuis 2018, seuls les nouveaux taxis capables de fonctionner en mode zéro émission de CO₂ sont autorisés à intégrer la flotte. Elle précise qu'un modèle spécifique a été conçu pour répondre à cette exigence, et qu'aujourd'hui 50% des taxis sont électriques. Elle ajoute qu'Uber s'est engagé à convertir l'intégralité de sa flotte londonienne à l'électrique d'ici fin 2025.

Un commissaire (PLR) estime qu'en conservant une échéance à 2030 tout en introduisant une exigence de zéro émission pour les premières immatriculations dès 2027, on évite un afflux massif de commandes en fin d'année 2026. Il rappelle que la durée de vie moyenne d'un taxi ne dépasse guère cinq ans, compte tenu de son usage intensif. Il soutient ainsi la proposition Verte, considérant qu'il s'agit d'un palier intermédiaire cohérent. Il affirme que les entreprises sauront s'adapter au marché si un cadre clair est fixé et que peu d'entre elles renonceraient à s'y conformer.

Un commissaire (MCG) exprime son soutien à l'amendement présenté par M^{me} Stoll, qu'il juge pertinent en raison de sa simplicité. Il souligne que cette proposition offre un délai permettant d'informer les chauffeurs de taxi et rappelle que le système de paliers s'est révélé problématique. Il insiste sur le fait que les évolutions technologiques sont rapides. Il note qu'entre 2027 et 2030, des changements importants peuvent survenir, et mentionne l'existence actuelle de véhicules électriques disposant d'une autonomie de 1000 km, ce qui témoigne, selon lui, d'un progrès technologique rapide.

Un commissaire (PLR) souligne la nécessité de faire preuve de prudence dans l'élaboration de ce projet de loi. Il rappelle qu'un précédent regrettable existe en matière de gestion parlementaire avec la taxation des véhicules. Il estime que la version actuelle de la loi, bien qu'ayant prévu un système de paliers, présente une faiblesse en ayant fixé des dates précises dans le texte légal. Il considère qu'il aurait été plus judicieux d'opter pour un système basé sur des délais relatifs à l'entrée en vigueur de la loi, par exemple en stipulant que, dans un certain nombre d'années après l'entrée en vigueur, tel type de véhicule ne serait plus autorisé à circuler. Selon lui, l'insertion de dates fixes a favorisé des recours judiciaires qui ont retardé la mise en œuvre de la loi, ce qui a eu pour effet de décaler son application par rapport à l'intention initiale du législateur de la précédente législature. Il invite la commission à se positionner sur plusieurs éléments : la pertinence ou non d'un système de paliers, le nombre de paliers à retenir, et l'horizon temporel à fixer. Il se déclare favorable à la promotion des véhicules électriques, tout en soulignant qu'il ne faut pas pénaliser les personnes qui n'en possèdent pas, notamment pour des raisons financières. Il évoque également les véhicules hybrides et les débats qu'ils suscitent en matière d'émissions de CO₂. Il exprime son intérêt pour l'idée d'un nouvel amendement, estimant que la version actuelle pêche par excès de simplicité.

M^{me} Stoll répond que le département estime que le recours aux paliers n'est pas nécessairement pertinent. Elle se dit toutefois disposée à examiner la possibilité d'un palier intermédiaire qui concernerait uniquement les nouveaux véhicules mis en circulation. Elle rappelle que le projet actuel présente deux

effets problématiques : d'une part, des paliers trop rapprochés et, d'autre part, une référence aux normes des étiquettes énergétiques, jugée inadaptée. Si la commission souhaite s'orienter vers un palier intermédiaire limité aux nouvelles immatriculations, elle propose de se concerter avec la magistrate afin de déterminer si celle-ci souhaite formuler un tel objectif et, le cas échéant, en proposer la rédaction. Elle invite la commission à formuler au minimum quelques orientations, précisant que la nature de l'amendement à proposer dépendra notamment de la décision de maintenir ou non l'objectif final de 2030, et de l'option retenue entre un critère lié aux nouvelles immatriculations ou à la première mise en circulation.

Un commissaire (LC) remercie le département pour le caractère pragmatique de l'amendement proposé. Il souligne que l'existence d'une échéance claire fixée à 2030 laisse un délai de cinq ans, qu'il juge largement suffisant pour permettre aux chauffeurs de renouveler leur véhicule. Il estime que si, d'ici là, une personne fait le choix d'acquérir un véhicule non électrique en 2027, elle devra en assumer les conséquences. Il rappelle que les auditions ont permis de constater que l'objectif de 2030 est réaliste et atteignable. Il estime qu'introduire des paliers intermédiaires risquerait de compliquer la compréhension du dispositif. Il demande également si un régime de sanction est prévu pour les cas de non-conformité.

M^{me} Stoll répond que l'administration applique le cadre légal selon le principe de bonne foi. Elle précise que, si un exploitant peut prouver qu'un véhicule a été commandé dans les délais, mais que sa livraison a été retardée pour des raisons indépendantes de sa volonté, aucune sanction ne sera appliquée à ce titre. Elle distingue ce cas de figure de celui d'une commande passée de manière opportuniste juste avant l'échéance. Elle indique que chaque situation devra être analysée individuellement. Concernant les sanctions, elle rappelle que la conformité des véhicules à la réglementation est une condition impérative. En cas de non-conformité persistante, la conséquence peut aller jusqu'au retrait de l'autorisation de circuler en tant que taxi ou VTC. Des délais sont prévus pour permettre la mise en conformité, mais, en l'absence de régularisation, les sanctions peuvent inclure le retrait des plaques ainsi que celui de l'autorisation d'exercer, pour violation grave des dispositions de la LTVTC.

Un commissaire (Ve) estime que la question de la disponibilité des véhicules sur le marché peut être écartée rapidement. Il cite l'exemple de villes situées dans des pays non producteurs d'automobiles, comme la Norvège, qui disposent déjà d'un parc de taxis quasi entièrement électrifié. Il souligne que le nombre de véhicules concernés est relativement faible par rapport au nombre global, ce qui limite l'impact potentiel d'une hausse de la demande. Il rappelle

qu'à Genève, taxis et VTC représentent environ 1,5% du parc automobile, soit environ 3000 véhicules, ce qu'il considère comme négligeable à l'échelle du marché mondial. En conséquence, il juge peu probable que cette demande spécifique entraîne une pression significative sur la disponibilité de véhicules électriques. Il écarte également l'argument du coût, en soulignant que les véhicules actuellement utilisés dans le secteur des VTC impliquent déjà un investissement élevé, que ce soit en leasing ou en achat. Selon lui, dans ce segment, les coûts des véhicules thermiques, hybrides ou électriques sont équivalents. Il ajoute que, les véhicules professionnels roulant davantage que la moyenne, les économies d'exploitation offertes par l'électrique compensent l'investissement initial. Il en conclut qu'il n'y a pas de surcoût structurel pour les professionnels concernés. Il regrette toutefois un certain esprit de résistance observé dans les auditions, ainsi que des discours contradictoires sur les durées d'amortissement. Il revient sur le sous-amendement qu'il a proposé, qu'il considère comme compatible avec celui du département. Il estime qu'il permettrait de prévenir les effets d'inertie en introduisant un jalon intermédiaire, tout en renforçant la cohérence du dispositif. Il rappelle que cette adaptation ne remet pas en cause l'esprit de la loi, mais en corrige certaines modalités inadaptées, en particulier la référence aux étiquettes énergétiques. Il précise qu'il ne s'agit pas de modifier la loi en profondeur, mais de l'ajuster en fonction d'observations factuelles. Il souligne que l'objectif final, fixé à une flotte sans émission de CO₂ à l'horizon 2030, reste pleinement aligné avec le plan climat. Selon lui, le débat est arrivé à son terme et les conditions sont réunies pour procéder au vote.

Une commissaire (PLR) distingue la situation actuelle de celle de la législature précédente. Elle rappelle qu'à l'époque, l'absence de dates dans la loi avait permis à des recours de retarder son entrée en vigueur, ce qui avait rendu l'application des dispositions presque immédiate une fois les recours levés. Elle estime que cette erreur ne doit pas être répétée. Elle souligne que la loi actuelle contient déjà une échéance fixe à 2030, et met en garde contre l'idée de la remplacer par un délai relatif à l'entrée en vigueur d'une nouvelle loi. Elle considère qu'une telle modification constituerait un appel à recours, ce qui pourrait prolonger les procédures jusqu'au Tribunal fédéral, et reporter l'application effective à 2035. Elle souligne qu'en maintenant la date de 2030, le risque est limité : en cas de recours, la loi actuelle, plus stricte, reste applicable et, en l'absence de recours, la nouvelle loi entrerait en vigueur sans remettre en cause l'objectif. Elle se dit favorable à la proposition Verte, qu'elle juge équilibrée. Elle estime que l'introduction d'une obligation de recourir à des véhicules zéro émission dès 2027 pour les nouvelles acquisitions permettrait d'amorcer la transition, en évitant une pression excessive en 2030.

L'objectif final pourrait ainsi être atteint de manière progressive. Elle considère que l'amendement proposé, dans sa version complète, constitue une base solide pour la suite des travaux.

Un commissaire (S) indique que, plus le débat avance, plus il se montre convaincu par l'amendement présenté par le groupe Vert. Il considère qu'introduire un palier intermédiaire applicable uniquement aux véhicules neufs ne comporte pas de risque significatif. Selon lui, il s'agit d'une contrainte ciblée qui ne concerne que les personnes amenées à renouveler leur véhicule, ce qui constitue une première étape raisonnable. Il relève que d'autres villes ont adopté des approches similaires. Il estime que le texte actuellement proposé est mûr, et il juge nécessaire de ne pas retarder davantage son adoption, dans la mesure où la législation en vigueur doit être adaptée pour apporter de la clarté aux acteurs concernés.

La présidente interroge la commission sur l'opportunité de procéder au vote dès cette séance.

Une commissaire (PLR) suggère de laisser aux groupes politiques le temps nécessaire pour consolider leur position. Elle rappelle que le sujet est politiquement sensible, et qu'il est préférable d'atteindre une position claire et stable en commission. Elle met en garde contre le risque de présenter un texte encore en débat en plénière, ce qui pourrait entraîner un renvoi en commission. Elle considère qu'un délai supplémentaire n'entraînerait pas de perte de temps, s'il permet de garantir une position cohérente en amont.

La présidente soumet à la commission la question de savoir s'il convient de procéder au vote du projet de loi au cours de la présente séance :

Oui :	3 (1 LJS, 2 MCG)
Non :	7 (1 LC, 4 PLR, 2 UDC)
Abstentions :	4 (2 S, 2 Ve)

Il est décidé que le vote du projet de loi sera inscrit à l'ordre du jour d'une séance ultérieure.

19 août 2025 – Débat final

Le président explique qu'à la demande de la conseillère d'Etat, le PL 13410-A a été mis à l'ordre du jour. Il précise avoir reçu un sous-amendement de groupe Vert envoyé par e-mail. Il résume rapidement le sous-amendement qui est :

Art. Art. 18, al. 2 (nouvelle teneur)

Afin de limiter progressivement les émissions de CO₂ :

- a) les voitures mises en circulation dès le 1^{er} janvier 2027 doivent ne plus émettre de CO₂ ;
- b) toutes les voitures circulant dès le 1^{er} juillet 2030 doivent ne plus émettre de CO₂.

L'auteur du sous-amendement (Ve) explique dans les grandes lignes l'amendement déjà présenté dans une séance précédente. Basé sur l'amendement du DEE, il introduit un palier en juillet 2027, date à partir de laquelle les nouvelles immatriculations ne devraient plus émettre de CO₂. Il précise que son sous-amendement concerne la date de mise en circulation et non de l'immatriculation. L'idée est d'éviter que des entrepreneurs qui souhaiteraient acquérir un véhicule d'occasion soient contraints de devoir revendre rapidement leur véhicule, ou encore que des situations particulières, comme le changement de forme juridique d'une entreprise ou un divorce dans le cas d'une raison individuelle, entraînent des impossibilités de circuler du fait du changement de l'immatriculation. C'est pourquoi il propose cette légère modification. Il souligne à nouveau l'importance de veiller à ce que la mesure soit bien appliquée d'ici 2030, comme l'ont souhaité les législateurs. Selon lui, la solution proposée est donc la plus équitable, et il demande que cet aménagement soit accepté en tant que sous-amendement.

Une commissaire (PLR) se déclare en accord avec le sous-amendement. Elle souligne que cet amendement a pour avantage sa simplicité. Elle précise qu'il serait peut-être opportun de modifier l'échéance de ce sous-amendement en passant de 2027 à 2028, mais que le plus essentiel est de respecter l'échéance de 2030, inscrite dans la loi. Elle exprime toutefois une inquiétude concernant les taxis de grande capacité (jusqu'à six passagers). Alors qu'il avait été affirmé qu'il n'y aurait pas de problème pour en trouver, elle indique qu'elle serait prête à soutenir un amendement prévoyant une exception pour ces véhicules, si une réelle nécessité se présentait. Elle insiste sur le fait que ces taxis sont souvent utilisés par les familles et qu'il est important de continuer à en disposer dans le canton.

M^{me} Stoll fait part de la position de la conseillère d'Etat, avec qui elle s'est entretenue plus tôt. D'un point de vue technique, le sous-amendement ne nécessite pas de commentaire particulier, elle souligne uniquement que le choix de la notion de véhicules « mis en circulation » vise simplement à éviter que des véhicules achetés d'occasion soient concernés par la disposition. M^{me} Stoll explique que la conseillère estime qu'il revient à la commission de

décider s'il est pertinent ou non d'ajouter cette limite supplémentaire, mais elle réaffirme l'importance de maintenir l'échéance fixée à 2030. Concernant la disponibilité des véhicules électriques, elle souligne que ce marché est en plein essor et qu'il existe, à ce stade, assez d'éléments rassurants pour penser qu'ils seront disponibles d'ici 2030.

Un commissaire (LJS) explique que la loi actuelle est déjà compliquée et que ce sous-amendement risque d'introduire encore plus de complexité. Selon lui, il faut s'en tenir à l'amendement fixant l'échéance à 2030. Il aurait personnellement préféré maintenir la limite à 2035, mais choisit de se rallier démocratiquement à la proposition qui lui paraît la plus claire et la plus précise. En revanche, introduire une échéance intermédiaire en 2027 risquerait, selon lui, de compliquer inutilement les choses. Il se range donc derrière l'amendement du Conseil d'Etat.

Un commissaire (LC) explique que, pour toutes les raisons déjà évoquées, il estime que multiplier les étapes intermédiaires compliquerait inutilement les choses. Devoir rediscuter en 2027 créerait trop d'incertitudes. Selon lui, l'échéance de 2030 constitue un bon compromis, car 2027 est trop proche et risquerait de susciter trop de questions chez les consommateurs qui achètent un véhicule dès aujourd'hui. Il rappelle qu'en Europe, l'achat de certains véhicules sera de toute façon interdit à terme. A ses yeux, la proposition de M^{me} Stoll est réaliste et pragmatique, il déclare donc être en faveur de l'amendement du Conseil d'Etat et refusera le sous-amendement Vert.

Un commissaire (S) confirme son soutien au sous-amendement des Verts. Selon lui, il n'y a rien de compliqué dans cette proposition, au contraire, elle fixe deux étapes claires qui permettent de s'assurer que l'on atteindra l'objectif. Le véritable enjeu est de ne pas repousser le débat. Il estime donc essentiel d'envoyer un signal politique fort. Concernant la date, il souligne qu'un compromis est possible, par exemple en fixant l'échéance en 2028.

Sur la question de la disponibilité des véhicules, il se dit encore plus affirmatif que le Conseil d'Etat, en disant que ces véhicules existent déjà et que d'autres modèles seront produits dans les années à venir. Il n'y a donc pas de raison d'envisager des exceptions, notamment pour les taxis six places. Il ajoute que si des exceptions sont créées, notamment pour les taxis de grande capacité, cela pourrait avoir un impact négatif. Il insiste sur l'existence d'une offre suffisante pour ce segment, qui sera encore renforcée à l'avenir, ce qui rend les exceptions inutiles.

Un commissaire (PLR) indique avoir soumis cette question à son groupe, et qu'une majorité claire s'est prononcée en faveur du maintien d'une structure avec des paliers. Il estime que, si l'on conserve une seule échéance, cela risque

de poser des problèmes et de repousser encore les décisions. Il ajoute que le sous-amendement des Verts est perçu comme un bon compromis, puisqu'il s'inscrit dans la logique du projet de loi déposé par le MCG, tout en tenant compte de la proposition formulée par les LJS. Enfin, il dit que le PLR soutient à l'amendement des Verts, mais avec l'échéance fixée au 1^{er} janvier 2028.

Une commissaire (MCG) annonce que son groupe votera en faveur de l'amendement du département et contre le sous-amendement des Verts. Elle souligne que les véhicules disponibles n'offrent qu'une autonomie d'environ 300 km, ce qui n'est pas suffisant.

Un commissaire (UDC) souhaite que le Bureau des autos signale clairement les échéances aux professionnels concernés.

Un commissaire (Ve) affirme se rallier à la proposition du déplacement de l'échéance au 1^{er} janvier 2028 et propose donc de modifier le sous-amendement en ce sens. Il ajoute, pour information, qu'il a trouvé sur un site spécialisé dans le marché de l'occasion, 190 véhicules électriques de plus de 7 places, disponibles dès demain, offrant une autonomie de plus de 400 km et provenant de plusieurs marques différentes.

Vote

2^e débat

Le président met aux voix le sous-amendement Vert à l'amendement du DEE, issu du compromis sur la date :

Art. 18, al. 2 (nouvelle teneur)

² Afin de limiter progressivement les émissions de CO₂ :

- a) les voitures mises en circulation dès le 1^{er} janvier 2028 doivent ne plus émettre de CO₂ ;
- b) toutes les voitures circulant dès le 1^{er} juillet 2030 doivent ne plus émettre de CO₂.

Oui :	11 (2 UDC, 4 PLR, 2 Ve, 3 S)
Non :	3 (2 MCG, 1 LJS)
Abstentions :	1 (LC)

Le sous-amendement est accepté.

Le président met aux voix l'amendement tel que modifié par le sous-amendement :

Art. 18, al. 2 (nouvelle teneur)

² Afin de limiter progressivement les émissions de CO₂ :

1. les voitures mises en circulation dès le 1^{er} janvier 2028 doivent ne plus émettre de CO₂ ;
2. toutes les voitures circulant dès le 1^{er} juillet 2030 doivent ne plus émettre de CO₂.

Oui :	11 (2 UDC, 4 PLR, 2 Ve, 3 S)
Non :	3 (2 MCG, 1 LJS)
Abstentions :	1 (1 LC)

L'amendement est accepté.

3^e débat

Le président met aux voix l'ensemble du PL 13410-A dans son intégralité tel que modifié :

Oui :	12 (2 UDC, 4 PLR, 2 Ve, 3 S, 1 LC)
Non :	3 (2 MCG, 1 LJS)
Abstentions :	–

Le PL 13410A, tel qu'amendé, est accepté.

En conclusion

La majorité propose donc, suite aux nombreuses auditions, une loi qui tient compte des contraintes pratiques des professionnels et maintient l'ambition d'un parc de taxis et VTC sans émission à l'horizon 2030. Elle abandonne l'étiquette-énergie, inadéquate, comme référence pour les paliers intermédiaires, mais retient un palier impératif, en janvier 2028, date à partir de laquelle tous les véhicules neufs devront être à zéro émission.

Ce palier permet de s'assurer que la profession prendra progressivement ses dispositions pour atteindre sans déconvenue l'objectif de 2030.

La majorité vous invite donc à accepter ce projet de loi tel qu'amendé.

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

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.

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

30/04/2024

2

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 131)

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

E-CUBE Strategy Consultants

Avenue de Rumine 33, 1005 Lausanne – Suisse



Fédération des taxis **Études sur les besoins en infrastructure de recharge, par type d'usage, sur le Canton de Genève pour les particuliers et les transports professionnels**

23.09.2024 Synthèse d'entretien – état des lieux auprès de la Fédération des Taxis sur les enjeux d'électromobilité & collecte des attentes vis-à-vis de l'infrastructure de recharge pour la flotte de véhicules privés et professionnels

Contact en présence :

- Cédric BOUCHARD, Représentant de Taxiphone Genève et de la Fédération Genevoise des Taxis Officiels.

Points clés sur le transport de personnes à Genève et sur Taxiphone :

- Environ 1'180 taxis officiels (AUADP) et 1'877 VTC (ainsi que 2'500 taxis et VTC étrangers (programme SEFRI)) sont régulièrement en service sur le territoire genevois.
- Les taxis disposent d'une autorisation d'utilisation accrue du domaine public, leur donnant notamment accès à des zones de circulation exclusives (voies de bus, rues piétonnes) ainsi que le droit être hélés dans la rue, de stationner devant des établissements dans le but de charger les clients à la volée.

Exemple de stationnements dédiés où il est indispensable d'installer rapidement des bornes de recharges rapides :

- L'aéroport de Genève
- La gare de Genève-Cornavin
- Les 10 parkings P+R
- Sur quelques stations de taxis situées en périphérie de la ville de Genève (~80 réparties sur le canton), assez grandes (à définir avec les autorités)
- Dans le cadre de leurs activités journalières, les taxis parcourent environ 220 à 250 kms (sur 220j/an). Ce kilométrage peut être plus faible que les VTC qui ne disposent pas de stationnement dédié.
- Taxiphone compte actuellement en son sein plus de la moitié des chauffeurs indépendants comme affiliés (~650 taxis).
- Dans le cadre d'un test grandeur nature, et afin de vérifier la faisabilité de la transition écologique de la profession, Taxiphone a fait l'acquisition d'un Volkswagen ID BUZZ électrique à CHF 88'000.—.

Au vu, du coût de la recharge rapide, (150kW en 10 min, qui coûte environ 1X ½ le prix du plein d'essence traditionnel) Ce véhicule se recharge aujourd'hui exclusivement sur une



infrastructure semi-privée pour être rentable. D'après le retour d'expérience, il est aujourd'hui exclu de poursuivre l'électrification de la profession, en l'absence de points de recharge publics dédiés aux taxis (150kW min, 350kW souhaité), avec une prise en charge par l'état de la différence du coût de recharge entre 3.7kW et 150kW et respectivement 350kW.

Vision concernant l'IRVE cantonale nécessaire :

- Des aides temporelles devraient être envisagées : plus la transition énergétique 100% neutre est réalisée, plus je touche de bonus à l'achat CHF 20'000.–/2025, 15'000/2026, 10'000/2027, 8'000/2028, 5'000/2029 (également 25'000 pour tout véhicule déjà acheter avant l'entrée en vigueur du plan), obtenir une garantie cautionnée par l'état pour obtenir mon leasing, payer moins, voir totalement plus de taxes (AUADP, taxe du tourisme, frais de visite OCAN).
- Un réseau propre (dédié aux taxis) devrait être mis à disposition sur les zones de stationnement des taxis genevois selon les besoins observés : en priorité à l'aéroport puis au niveau de la gare Cornavin et dans les P+R (minimum 10 points par emplacement, pour commencer à inciter un minimum de chauffeurs).
- L'infrastructure de recharge proposée devra être rapide (> 150kW) pour ne pas entrer en conflit avec l'activité du taxi. L'usage des véhicules semblent en effet fortement contraint par les courses à effectuer rapidement et une modification de ces usages, notamment pour « faire le plein » paraît difficile puisqu'il est inenvisageable pour un chauffeur de pouvoir recharger chez lui via une borne privée n'ayant pas de parking propre. L'accès à un point de recharge à domicile n'est pas garanti, notamment pour les nombreux taxis indépendants. En l'état, il semble donc difficile d'envisager l'électrification de la flotte en l'absence d'infrastructure publique dédiée.
- Il est admis que certaines zones pourraient être équipées de points de recharge plus lents et moins chers (ex. 100 kW), tant qu'une alternative plus rapide est accessible (sur la zone ou ailleurs).
- L'infrastructure devra proposer des tarifs beaucoup plus attractifs que celui de l'essence dans le cadre d'un moteur thermique (garantie du prix du kWh : le coût journalier de l'essence est aujourd'hui évalué entre 30 et 60 CHF/j selon le type de véhicule (consommation équivalente de 6 à 14L/100 km) pour un kilométrage de 220 à 250 km/j).
- L'infrastructure devrait être disponible le plus rapidement possible, et dans tous les cas avant 2027 pour permettre aux professionnels d'anticiper l'électrification de leur taxi.
- Au niveau de la gare de Genève-Cornavin, prévoir un espace dédié à la recharge ou aux alentours de la gare (à l'écart de la zone de prise en charge, ex. à Montbrillant) pourrait être créé dans une approche similaire à la nouvelle zone « buffer » de l'aéroport.
- **Aménagement des certaines stations** : Les points de recharge pourraient par ailleurs être associés à un panneau électrique affichant le nom de la station et à un défibrillateur pour constituer un totem reconnaissable pour les clients des taxis.

Freins au développement de la mobilité électrique (professionnelle) :

- Plusieurs freins sont identifiés par la profession (taxi) :
 - **Volonté d'électrification des autorités publiques** : Aujourd'hui, tout le monde s'en mêle, mais il n'y a pas vraiment une structure étatique qui a la capacité budgétaire, doté de plusieurs 100 MCHF pour proposer une alternative financièrement possible économiquement à un chauffeur lambda intéressé à participer à la transition écologique. Un objectif clair, Un budget, Une reconnaissance des professions qui sont à financer en priorité, La mise en place d'avantages nécessaires pour séduire les acteurs de cette transition. Sans compter que l'infrastructure coûte cher et n'est pas finalement reconnue, y compris par les constructeurs en difficultés économiques, comme une alternative économique et écologiquement neutre en carbone, mais également sur le plan éthique et du choix de la technologie (Hydrogène/Induction etc...)
 - Il n'y a pas ou peu de volonté d'électrification des places de taxi au niveau de la ville, du Canton ou des Communes.
 - La recharge Ultra-rapide et pour une profession définie (réseau propre) semble par ailleurs peu considérée.
 - **Perte d'indépendance en cas d'électrification** : Les chauffeurs de taxis se doivent, par leur activité, d'être complètement indépendant de l'autonomie du véhicule. En ce sens, l'absence d'accès dédié à une infrastructure de recharge rapide renforce l'anxiété vis-à-vis de l'électrification. (Recharge même hors canton voir hors suisse... ???!!)
 - **Rentabilité vis-à-vis des coûts** : L'investissement dans un BEV ou le coût de la recharge au niveau des points (en particulier au niveau des points rapides) sont perçus comme peu rentable ou ne permettent pas d'atteindre une rentabilité suffisante pour l'exercice de la profession et pour motiver à l'électrification. Il n'y a par ailleurs aucune garantie de stabilité (relative) à long terme sur les coûts de la recharge. Aujourd'hui, une recharge rapide sur un point 350 kW peut coûter x1.5 par rapport à un plein d'essence.
 - **Manque d'autonomie** : Le manque d'autonomie est une crainte importante, notamment en hiver : les phares, enseignes lumineuses, écrans publicitaires, etc. sont des postes de consommations importants. Dans l'idéal, un taxi doit avoir la possibilité de faire ~400km en été comme en hiver ou été (Chauffage ou Clim) **pour tenir compte des équipements supplémentaires embarqués. Trouver rapidement une borne de recharge libre publique**
 - **Image des véhicules électriques** : L'électromobilité est parfois mal perçue (image), notamment vis-à-vis de son impact environnemental (terres rares dans les batteries).



- **Une communication difficile avec les autorités publiques est par ailleurs constatée et limite les avancées / coordination possibles entre les entités.** Des solutions sont défendues par les taxis à un niveau européen. Taxiphone a cependant déjà fait par deux fois la démarche auprès du DEE pour discuter de ces sujets et trouver des solutions à l'échelle locale / provoquant une réunion de travail chez les SIG avec la Ville, en étant accompagné d'un concessionnaire auto (VW), d'un fournisseur de solution de paiement/borne, le PCTN refusant d'être présent, résultat des courses, pour l'électrification aux abords de la société Taxiphone, fin de non-recevoir. Whaaaao quelle volonté !

Attentes vis-à-vis du Canton :

- **Une politique volontaire (voire engagée) de la part du Canton, notamment au niveau du déploiement d'une infrastructure de recharge est attendue, notamment par respect envers la profession équilibrée par la LTVTC et l'impossibilité manifeste d'accéder à une infrastructure bien avant à horizon 2027 / 2030.**
- **Le Canton devrait se doter et doter les taxis des moyens pour mettre en œuvre rapidement la LTVTC. Les taxis sont aujourd'hui fortement contraints mais disposent de peu d'accompagnement voire de manque de volonté dans la mise en place d'une infrastructure** (refus des autorités communales d'installer des points de recharge, manque de réactivité dans les retours, etc.).
- **Taxiphone est prêt à aider à l'électrification de ses affiliées et pourrait devenir un vecteur d'exemplarité en partenariat avec le Canton et dans le cadre de la LTVTC.** Taxiphone dispose par ailleurs d'écran de publicité à l'intérieur de certains véhicules qui pourraient faire la promotion de l'électromobilité auprès des clients. Des mesures d'accompagnement devraient être discutées à ce titre :
 - Apporter des réponses aux interrogations et aux craintes de la profession, par exemple par la **mise en place d'un organisme indépendant défendant les intérêts de l'ensemble des taxis**, et dont les actions pourraient porter sur la garantie d'un accès à des points de recharge, du tarif de la recharge, la mise en place de leviers de facilitation à l'électrification,
 - S'occuper de la logistique nécessaire avec une centrale d'achats groupés de BEV à tarifs préférentiels (achat ou leasing, montage bancaire).
 - Aider au déploiement infrastructures de recharge au niveau du Canton et garantir à minima un accès prioritaire pour la profession (par une infrastructure dédiée ou un autre levier).
 - Prioriser la réponse aux besoins des taxis (par ex. au niveau des aides financières étatiques) dans la mesure où eux-seuls sont contraints à horizon 2030 en matière d'électrification (hors transports publics). Ces leviers de réponses pourraient être



Avenue de Rumine 33, 1005 Lausanne – Suisse

dégressifs à horizon 2030 (ex. aides à l'achat versées en fonction des kilomètres parcourus, aides rétroactives pour les chauffeurs ayant déjà fait des efforts d'électrification, etc.).

- Équilibrer le risque lié à l'exercice de l'activité de taxi, soit en augmentant le tarif maximal applicable, soit en garantissant un tarif de recharge rapide au plus, équivalent aux tarifs de l'essence (voire en garantissant la prise en charge de 1/3 des coûts de la recharge, pour ne pas dépasser le prix actuel.)
 - Renforcer la transparence sur les investissements réalisés dans le cadre de la transition énergétique par le Canton sur les autres professions.
 - Inclure les taxis dans les politiques de mobilité douce, notamment vis-à-vis du concept de « derniers kilomètres » et surtout arrêter de les voir comme des pollueurs, mais plus les respecter en tant qu'alternative à la voiture privée. **D'où notre demande au conseil d'Etat de revenir dans le département de la mobilité pour une meilleure cohésion.**
- Les 2'500 taxis et VTC étrangers (programme SEFRI) ne sont par ailleurs pas soumis aux mêmes exigences que les taxis et VTC genevois, notamment au niveau de la législation cantonale imposant l'électrification des taxis et VTC en 2030. Le Canton devrait proposer des mesures visant à garantir la compétitivité des taxis et VTC genevois face à ce traitement inégalitaire.

Autres éléments :

- Une croissance des activités et des courses est anticipée, notamment dans le cadre de la transition énergétique et la réduction du TIM : les taxis seraient la référence pour les trajets « dernier kilomètres » (hors transports publics).
- Les chauffeurs de taxis sont aujourd'hui très limités dans leur marge de manœuvre, notamment sur le coût du plein : le tarif maximal des courses est réglementé au niveau cantonal et n'a pas augmenté depuis 20 ans.

Une hausse de 12,5% est demandée pour 2025.
- Au départ, les taxis sont acquis en leasing puis revendus en seconde main pour faire face à la conjoncture. **L'essentiel des taxis n'a pas accès à un dépôt pour stationner leurs véhicules et reposent sur des solutions privées ou publiques.**
- En ordre de grandeur, de l'ordre de 80% des besoins de recharge des taxis seraient réalisés sur une infrastructure dédiée (rapide, aux emplacements des taxis).

- Malgré des décisions du TF confirmant les échéances de la transition énergétique Taxi/VTC votées, les cantons de Genève et Vaud semblent toutefois d'accord de renvoyer, ce sujet infaisable dans ces délais, dans leur commission des transports respective. Monsieur Bouchard espère vivement que le bon sens l'emportera.
- Le MCG (mouvement citoyens genevois) et le LJS (Libertés et justice sociale) s'engagent pour les taxis et défend le projet de loi 13410-A pour permettre aux chauffeurs de taxis de mettre leur véhicule professionnel en conformité avec les exigences de la loi quant aux émissions de CO₂.

Audition – Commission des transports – 18/03/2025

UPSA – GE n'est pas opposé à ce projet de loi qui va dans le sens de la protection de l'environnement et qui est aussi une préoccupation de notre association professionnelle.

UPSA – GE, compte tenu des éléments qui seront développés ci-après, demande :

Le **REPORT DE LA MISE EN APPLICATION** de l'art 18 al 2 LTVTC :

1. Pour les véhicules de catégorie étiquette-énergie A, B, C et D au 1er juillet 2030 ;
2. Pour les véhicules de catégorie étiquette-énergie A au 1er juillet 2035.

La **MODIFICATION** de l'art. 18 al 2 LTVTC :

1. Cette loi ne doit concerner **que les nouvelles immatriculations** et non l'ensemble du parc automobile roulant.

La **RECONSIDERATION DU CHOIX DES NORMES DE MESURE**

1. Etiquette-énergie est un faux critère d'éligibilité environnementale.

POUR RAPPEL

- **Au 28 juin 2024** l'OCIRT – PCTN informe la commission LTVTC de l'entrée en application de l'article 18 al 2 LTVTC **au 1er juillet 2024** et **accorde une dérogation** pour les véhicules de catégorie étiquette-énergie E, F et G. Ces véhicules, **immatriculés avant le 1er juillet 2024** ou **commandés avant le 10 avril 2024** pourront rouler jusqu'au 30 juin 2027 **soit au plus 3 ans**.

POURQUOI DEMANDONS-NOUS LE REPORT ?

1. La décision du législateur ne **tient pas compte de la capacité des constructeurs automobiles à répondre aux normes exigées** pour les catégories de véhicules concernés > Taxis, VTC.

Aujourd'hui et jusqu'à, au minimum en 2028, peu de marques automobiles seront capables de proposer des véhicules répondant à ces critères.

2. La commission européenne a un **objectif « zéro émission » en 2035**. Ce délai s'appuie sur des discussions entre la commission et les constructeurs européens et **calquées sur la capacité de ces derniers à répondre aux normes**. A noter que la commission européenne déclenche aujourd'hui la clause de « revoyure », entame des discussions avec les constructeurs et envisage de reporter l'entrée en vigueur du « zéro émission » initialement prévue en 2035.


UPSA | AGVS

Union professionnelle suisse de l'automobile

Section Genève

3. **Le délai de 3 ans** entre la dérogation accordée au 1er juillet 2024 pour les véhicules de catégorie étiquette-énergie E, F et G et la mise hors circulation de ces dits véhicules **est trop court**. Il ne tient pas compte de l'**amortissement économique du véhicule (6 à 8 ans)** ni du **financement d'une durée de 48 à 60 mois** contractés par les exploitants et pour certains avec une valeur résiduelle importante en fin de contrat de financement.

4. **Distorsion de la concurrence** car cette loi ne s'applique qu'aux Taxis, VTC à Genève. C'est la porte ouverte aux **professionnels des autres cantons**. De plus, cette loi exclu les sociétés de transport telles que excursions, voyages et transports en minibus. Pourquoi un Taxi ou VTC roulant avec un véhicule au format shuttle par exemple (6 passagers) ne pourra plus travailler alors que la société d'excursion pourra, elle, le faire ?

CONSEQUENCE DU « NON-REPORT » ?

1. **L'incapacité des professionnels du transport à répondre aux besoins du Canton de Genève en matière de mobilité.** Genève est un canton rythmé par les congrès, les expositions internationales et doté d'un aéroport international. La nécessité d'avoir un parc automobile adapté est crucial :
 - véhicules au **format « shuttle »** > jusqu'à 8 places + bagages ;
 - véhicules en tractions intégrales (exigés par la clientèle) pour desservir les destinations qui nous entourent ;
 - véhicule avec une **autonomie suffisante** permettant de desservir des destinations de moyenne distance.

2. **Déclencher une catastrophe économique sans précédent dans le milieu des professionnels du transport Taxis, VTC :**
 - **Pénalités bancaires** sur les financements stoppés avant terme**Exemple concret :**
 Mise en circulation au 14.10.24 d'un véhicule catégorie étiquette énergie E (**sous dérogation et commandé avant le 10 avril 24**).
 L'exploitant finance son véhicule pour une durée de 48 mois, échéance au 13.10.2028 – **au-delà du délai fixé par la loi au 1.7.2027**
 Obligation de l'exploitant de **retirer de la circulation son véhicule** au 1.7.2027 et de **résilier son financement**.
 Pour résilier son financement, l'exploitant doit s'acquitter auprès de la banque d'un montant de CHF 57'037.00 **pour autant qu'il en ait les moyens**. Il doit ensuite vendre son véhicule pour autant que le marché soit porteur.
 - **Impossibilité de revente** de leur véhicule – marché saturé par des véhicule aux spécificités professionnelles ;



Union professionnelle suisse de l'automobile

Section Genève

- **Incapacité** des exploitants **d'amortir** leur outil de travail et d'avoir les moyens financiers de remplacer leur véhicule **lors des deux échéances fixées par la loi** en 2027 étiquette-énergie A et en 2030 zéro émission ;
- Pas de tolérance pour les exploitants **proches de la retraite** pour lesquels l'investissement dans un nouveau véhicule correspondant à la norme n'est pas possible – courte durée. Doivent-ils arrêter de travailler et solliciter des aides de l'Etat ?

L'Etat de Genève envisage-t-il d'indemniser les exploitants concernés par cette loi et pour lesquels le remplacement de leur véhicule est obligatoire ?

EN CONCLUSION

UPSA – GE, compte tenu des éléments qui ont été développés demande le **REPORT DE LA MISE EN APPLICATION** de l'art 18 al 2 LTVTC :

1. Pour les véhicules de catégorie étiquette-énergie A, B, C et D au 1er juillet 2030 ;
2. Pour les véhicules de catégorie étiquette-énergie A au 1er juillet 2035.

APPLICATION DE LA LOI UNIQUEMENT AUX NOUVELLES IMMATRICULATIONS

Comme vous l'aurez compris, l'entrée en vigueur d'une telle loi de manière si rapide ne permet pas son application sans graves conséquences. Vous devez tenir compte des points suivants :

- Un renouvellement progressif du parc roulant contribue aussi de manière importante à la protection de l'environnement ;
- Ce secteur d'activité n'a pas les moyens financiers pour faire face aux échéances très courtes imposées par cette loi. Attention à la mise en danger d'un secteur fragile économiquement qui a d'ailleurs déjà été soutenu par l'Etat de Genève durant le Covid.

RECONSIDERATION DU CHOIX DES NORMES DE MESURE

UPSA – GE, compte tenu des éléments qui ont été développés demande la **MODIFICATION DE LA NORME DE MESURE** :

1. La norme doit être établie de manière progressive sur la base des émissions de CO2.

Le choix de s'appuyer sur **les étiquettes-énergie ne permet pas d'atteindre le but fixé par le législateur qui est celui de réduire les émissions de CO2.**

Exemple :

Mercedes-Benz S580e (hybride rechargeable)

**UPSA | AGVS**

Union professionnelle suisse de l'automobile

Section Genève

Etiquette-énergie F (hors norme 2024) Emission de CO2 22 g

Kya EV9 (100% électrique)

Etiquette-énergie B (hors norme 2027) Emission de CO2 0 g

Mercedes-Benz E220d

Etiquette-énergie D (ok norme 2024) Emission de CO2 149 g

Mercedes-Benz EQV (100% électrique)

Etiquette-énergie B (hors norme 2027) Emission de CO2 0 g

La Confédération se réfère aux émissions de CO2 pour mesurer les émissions moyennes de CO2 des véhicules importés.

Merci pour votre attention.

Audition de la Task force électromobilité à la Commission des transports du Grand Conseil

mardi 25 mars 2025



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

1001 - www.geneve.ch

Département du territoire (DT)
Office cantonal de l'environnement

28/03/2025 - Page 1

"Stratégie électromobilité 2030"

1. Réduire les impacts sanitaires

☐ Diminution de la pollution atmosphérique

Trafic motorisé à Genève lors de l'adoption de la Stratégie représentait:

- 39 % des émissions d'oxydes d'azote (NOx) et
- 33 % des particules fines (PM10)

☐ Diminution du bruit routier urbain

2. Réduire la dépendance pétrolière

3. Réduire l'impact climatique

Voiture électrique par rapport à la voiture thermique :
50% de réduction de CO₂ sur l'ensemble du cycle de vie



Approuvé par le Conseil d'Etat le 28 juin 2017

Objectif lié au "Plan Climat Cantonal à 2030"

- ☐ Atteindre un taux d'électrification d'environ 40 % du parc

➡ Objectif 2030: 52'000 véhicules électriques immatriculés à Genève

↳ 2'500 points de recharge publique

Gouvernance de la "Stratégie électromobilité 2030"

- Une **Task force électromobilité (TFE)** a été créée en 2022 pour le pilotage stratégique de projets pluridisciplinaires liés à cette thématique
- **Présidents TFE:**
 - ❑ M. Jérôme Savary et M. Jean-Baptiste Ferey représentants secrétariats généraux DT et DSM
- **Membres:**
 - ❑ M. Philippe Royer, directeur général OCEV;
 - ❑ M. Cédric Petitjean, directeur général OCEN;
 - ❑ M. David Favre, directeur général OCT;
 - ❑ M. Nicolas Betty, ad interim représente le département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité, VdG;
 - ❑ Mme Clara Millard-Dereudre, Directrice Exécutive Smart City, SIG;
 - ❑ M. Damien Zuber, directeur général de la Fondation des Parkings

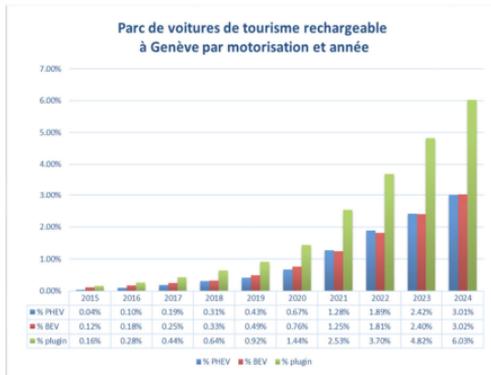
La gestion opérationnelle de la Stratégie est confiée au sein de l'OCEV-DT au Service de l'air du bruit et des rayonnement non ionisants (SABRA)

28/03/2025 - Page 3

➤ Etat de l'électromobilité genevoise à fin 2024

Parc automobile genevois

- ❑ Parc total 214'290
- ❑ 100% électrique 6'474
- ❑ Hybrides rechargeables 6'442
- ❑ Hybrides 20'013
- ❑ Hydrogène 2



Source: OFS Atlas statistique de la Suisse

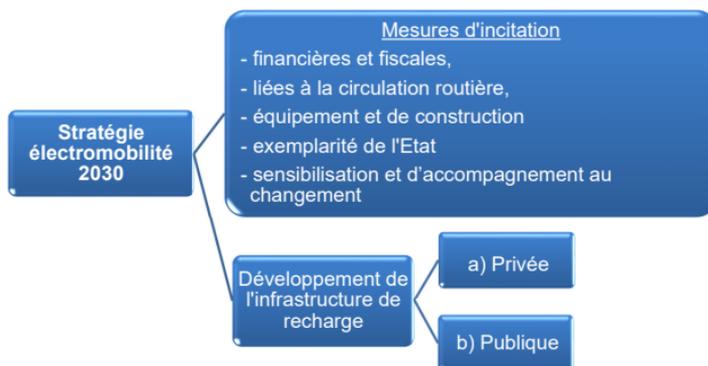
Stations de recharge à usage publique

- ❑ 822 points de recharge ce qui place le canton en deuxième position suisse en terme de densité de point de charge au km² derrière Bâle
- ❑ 44 points de recharge rapide (≥ 100 kW)

28/03/2025 - Page 4

➤ Améliorer les conditions-cadre

- Implémenter les **mesures d'incitation** susceptibles d'accompagner la population ainsi que les divers acteurs publics et privés vers un changement majeur en matière de transports individuels motorisés (exonération fiscale, subvention borne, Réglementation sur le parking privé - RPSFP...)
- Orienter, sur le territoire cantonal, le développement et le dimensionnement d'une **infrastructure de recharge** (initiative publique et privée).



28/03/2025 - Page 5

➤ Recharge privée

Usage: 80 % de la recharge à domicile

L'Etat favorise la recharge à domicile par trois mesures :

a) L'inscription de critères du cahier technique SIA 2060 dans le Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RPFSP) L 5 05.10 concernant les constructions nouvelles

L'équipement minimum obligatoire du bâtiment comprend :

- Une introduction électrique permettant une extension de l'infrastructure de recharge à l'ensemble des places de stationnement de l'ouvrage (niveau A);
- l'installation d'un tableau de répartition dimensionné de façon à réserver suffisamment d'espace pour les dispositifs de protection électrique et les éventuels compteurs, tel que défini au point 2.4.1.2 du cahier technique SIA 2060, du 1er juin 2020;
- un système de gestion de puissance dès 5 points de recharge.

Dans le cas de places mutualisées, 10% des places de stationnement doivent être électrifiées. Dans le cas de places attribuées, un pourcentage de 20% est retenu (niveau C).

b) subvention à la borne de recharge privée liée à un logement sur le territoire cantonal

- Près de 1'800 bornes subventionnées pour un montant de 1,75 millions de CHF (chiffres provisoire puisqu'il reste des dossiers en instruction)

28/03/2025 - Page 6

➤ Recharge privée

c) Février 2024: Une subvention au pré-équipement des parkings dans l'habitat collectif a pris le relais depuis le 1^{er} février 2024.

- Vise l'habitat collectif (locatif et PPE).
- Subventionne le raccordement électrique des parkings d'immeubles résidentiels:
 - ✓ de plus de 5 logements,
 - ✓ Autorisation de construire avant 2023
- Propose une incitation financière dégressive selon le nombre de places électrifiées
 - ✓ La subvention n'excède pas le 50% des frais effectifs
 - ✓ Le montant maximum est de 20'000.- par parking équipé
 - ✓ Le montant par place électrifiée est dégressif:

Tarif	
Nombre de places électrifiées	Montant par place électrifiée (CHF)
5 à 10	500.-
11 à 30	300.-
31 et plus	250.-

- Ne concerne que le raccordement du parking, soit l'installation acquise à l'immeuble, afin de permettre le branchement de bornes de recharges

Bilan de la première année

	Février-décembre 2024	Janvier-février 2025	Total depuis le lancement
Places pré-équipées	648	217	865
Total subventions (CHF)	129'015.-	57'700.-	186'715
Prix moyen subvention/place	199.10	265.9	215.9

28/03/2025 - Page 7

➤ Recharge publique

Fondation des parkings

- Offre de recharge dans les parkings en ouvrage
- Recharge lente (3,7 kW) compatible avec parking longue durée
- Recharge pour les deux-roues motorisés (scooter et motocycles électriques) :
 - 400 points de charge (POC) pour autos dans 39 parkings**
 - 32 points de charge pour motos dans 8 parkings**

Objectifs 2027 : 1'000 points de charge installés
minimum 10 points de charge rapide dans les P+R en collaboration avec SIG

SIG

Convention d'objectifs 20-24 donne la responsabilité à SIG de développer l'offre publique de recharge pour l'électromobilité sur le domaine public.

189 POC installés sur domaine public à accès public

342 POC installés sur domaine privé dont 158 à accès public

Total 347 POC à accès public

La Convention d'objectifs 25-29 est en cours de préparation avec un objectif de 1'200 POC à 2029

Objectifs 2030 : 1'500 POC

Points de recharge principalement en 22 kW et à ce jour 14 POC rapides courant continu ≥ 50 kW (6 POC 50kW et 8 POC à 150 kW) dans les quartiers en complément de l'offre privée

28/03/2025 - Page 8

➤ Analyse des besoins en infrastructure de recharge rapide et professionnelle

En 2024, la Taskforce électromobilité a commandé une étude pour mieux comprendre les besoins en infrastructure de recharge sur le territoire cantonal

Objectifs de l'étude:

- Élaborer une stratégie de déploiement des infrastructures de recharge rapide pour tous les usages
- Étudier les besoins en infrastructures de recharge (lente et rapide) pour les transports professionnels (taxis, VTC, véhicules de livraison, poids-lourds, autocars)
- Analyser les synergies possibles entre recharge pour les TIM et les transport professionnels

Résultats

- Pour la mobilité professionnelle, la recharge au dépôt est plébiscitée par les acteurs
- Les besoins en recharge rapide se répartissent principalement entre TIM et Taxi
- Selon les scénarios entre environ 300 et 400 points de charge rapide nécessaires à horizon 2030
 - △ Ces chiffres seront à considérer en fonction de l'évolution du parc
 - △ Avant 2035 pas besoin de réserver des infrastructures à certains usages (mutualisation)

28/03/2025 - Page 9

Mise en œuvre

- La Task force électromobilité a invité la Fondation des Parkings et SIG à travailler sur l'installation de ces infrastructures de recharge rapides.
- Il existe déjà 44 points de charge (POC) rapide dans le canton dont 14 installés par SIG
- On estime que des privés installeront une centaine de points de recharge rapide en accès publics (hôteliers, stations services, concessionnaires autos, centres commerciaux, opérateur de recharge) d'ici 2030
- A ce jour, une première évaluation a permis d'identifier 130 POC qui seront installés et gérés par SIG d'ici 2030, sur des parkings sous gestion de la FP (parkings en ouvrage, P+R, parkings en surface, nouveaux parkings projetés)
 - Cinquante nouveaux points sont en cours de réalisation et seront opérationnel à fin 2026
 - Un réservoir de points de charges doit encore faire l'objet d'analyse sur des parkings communaux, des parcelles propriétés du Canton ou d'entités publiques (estimation 25 POC)
 - Pour rappel la FP gère 80 parkings sous-terrain qui pourraient accueillir des bornes de 50 kW à 100 kW
 - Sensibilité de certaines communes sur l'implantation de bornes sur domaine public en bord de route

28/03/2025 - Page 10

MERCI DE VOTRE ATTENTION



**28**

JUN

2024

Economie et emploi / Direction de la police du commerce et de lutte contre le travail au noir

Information concernant l'application de l'article 18 alinéa 2 de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) suite à l'arrêt du Tribunal fédéral du 23 février 2024 (2C_79/2023)

Par arrêt du 23 février 2024, publié le 10 avril 2024, le Tribunal fédéral a confirmé la constitutionnalité de l'article 18 alinéa 2 LTVTC, qui est donc désormais en force.

Pour rappel, l'article 18 alinéa 2 LTVTC a la teneur suivante:

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

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

La volonté du législateur, confirmée par le Tribunal fédéral implique une transition vers des véhicules ne provoquant pas d'émissions directes de CO₂. Tel est le cas des véhicules 100% électriques.

Conscient de la proximité de l'échéance du 1er juillet 2024 et de la problématique des délais de commande des voitures, respectivement des contrats de leasings en cours, le département de l'économie et de l'emploi (DEE), soit pour lui la direction de la police du commerce et de lutte contre le travail au noir (PCTN), appliquera cette nouvelle disposition conformément au principe de la proportionnalité et dans le respect des droits acquis.

Concrètement, cela implique que les véhicules de catégories étiquette-énergie E, F et G d'ores et déjà immatriculés au jour de la présente communication pourront continuer à être utilisés pour le transport professionnel de personnes, ceci jusqu'au 30 juin 2027 au plus tard et dans la limite suivante:

En cas de changement de véhicule ou de renouvellement de leasing avant cette date, le véhicule concerné doit au minimum être conforme à l'exigence applicable au 1er juillet 2024.

Dès le 30 juin 2027, tous les véhicules utilisés pour le transport professionnel de personnes devront être conformes à l'exigence applicable dès cette date.

Depuis le 1er janvier 2023, les émissions de CO₂ inhérentes à la fabrication du carburant

(essence ou électricité) sont prises en compte dans le calcul de la catégorie énergétique des véhicules et non plus seulement les émissions directes, de sorte que, de manière générale, ils sont évalués de manière plus rigoureuse. C'est en particulier le cas des véhicules électriques qui ne sont plus assurés d'obtenir la catégorie A. Cela ne concerne pas uniquement les vans, mais aussi certaines voitures telles que la Tesla X ou des Mercedes de type limousine, qui sont en catégorie B. Du côté des vans, le Mercedes Vito est en catégorie E et le Peugeot E-Rifter en catégorie B ou D, selon le modèle.

Tout d'abord, il convient de relever que, pour les véhicules déjà en service, la catégorie qui faisait foi au moment de leur première mise en circulation est conservée tout au long de leur vie.

Au vu de ce qui précède, il est proposé que, pendant la période de mise en oeuvre des étapes prévues à l'article 18 alinéa 2 LTVTC, les critères faisant foi au moment de l'adoption et de l'entrée en vigueur de la loi, en 2022, soient maintenus. Les véhicules électriques seront donc considérés comme classés en catégorie A. Les véhicules thermiques (essence ou diesel) seront également évalués en application des critères en vigueur en 2022. La PCTN dispose des éléments nécessaires pour pouvoir effectuer cette évaluation et assurera l'information à ce sujet.

Pour toute question relative à ce document et aux règles qu'il contient, principalement en ce qui concerne les catégories d'énergie des véhicules (A à G), la PCTN se tient à votre disposition.

Nous vous prions de nous écrire à l'adresse pctn@etat.ge.ch.

Matthias Stacchetti
Directeur

Date de dépôt : 8 septembre 2025

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de Gabrielle Le Goff

Depuis plus d'un an, la profession des taxis et des VTC, qui joue un rôle important dans l'économie genevoise, vit dans l'incertitude totale en raison de l'absurdité de l'art. 18, al. 2 de la LTVTC votée le 28 janvier 2022 et entrée en vigueur le 1^{er} novembre de cette même année. Cette loi est mal conçue et se base sur des hypothèses théoriques irréalistes. De toute évidence, elle semble avoir été rédigée en méconnaissance de cause, sans tenir compte de la réalité et des contraintes technologiques qui concernent la profession des taxis et des VTC. Raison pour laquelle le MCG a déposé, le 27 février 2024, le PL 13410 afin de sensibiliser le parlement aux incohérences de cette loi.

Ce PL vise à supprimer les échéances intermédiaires d'efficacité énergétique imposées aux véhicules de transport professionnel visées à l'art. 18, al. 2, let. a et b de la LTVTC et à repousser de 5 ans l'interdiction d'émission de CO₂ prévue au 1^{er} juillet 2030.

Rappelons l'absurdité des catégories d'étiquette-énergie retenues comme critères de référence absolue dans la loi. Ce système de classement, inspiré des frigos et des machines à laver, indique l'efficacité énergétique et les émissions de CO₂. En théorie, la catégorie A correspond aux véhicules les moins polluants, souvent électriques ou hybrides, tandis que les catégories E, F ou G regroupent les véhicules énergivores comme les grands minivans thermiques. Mais dans la pratique, ce classement est instable et peu fiable : il est recalculé chaque année en fonction de la moyenne des véhicules neufs. Ainsi, en 2025, la valeur de référence est de 113 g/km de CO₂, elle sera abaissée à 111 g/km de CO₂ en 2026. Résultat : un véhicule classé A une année peut rétrograder en B ou en C l'année suivante, sans avoir changé d'un gramme ses émissions. Autrement dit, un véhicule « zéro émission » peut se retrouver exclu du système, pendant qu'un véhicule thermique légèrement optimisé obtient un bon classement. Voilà la base bancaire sur laquelle certains entendent fonder l'avenir des taxis et VTC genevois.

Cette situation génère un dilemme de taille : il impacte directement les véhicules de grande capacité, indispensables à Genève, notamment pour les courses à l'aéroport. Ces véhicules thermiques de 7 à 8 places sont presque

tous classés E ou F, et sont donc interdits depuis le 1^{er} juillet 2024 d'après la loi actuelle. Cependant le département a confirmé qu'aucune sanction n'a été prononcée en relation avec cette échéance.

Les alternatives électriques n'existent pas vraiment ou ne sont pas adaptées. Prenons l'exemple de la Mercedes EQV : une autonomie annoncée de 350 km en ville, mais réduite à 280 km si l'on ne recharge qu'à 80% pour protéger la batterie. Ajoutons encore une perte moyenne de 100 km par jour à cause de la consommation électrique des équipements obligatoires comme mentionné dans l'OTR2 et la LTVTC (tachygraphe, compteur horokilométrique) et des portes, chauffage, climatisation, essuie-glaces, etc., et en hiver, avec le froid, l'autonomie chute encore davantage.

Qui peut sérieusement croire qu'un chauffeur de taxi ou de VTC peut travailler une journée complète dans ces conditions ? Ironie du sort, ce modèle de véhicule 100% électrique est en étiquette-énergie B et donc, selon la LTVTC en vigueur, ne pourra plus circuler à partir du 1^{er} juillet 2027 !

Cette incohérence a d'ailleurs été confirmée par la DEE, par l'intermédiaire de la directrice de l'OCIRT, M^{me} C. Stoll, lors de la séance de la commission des transports du 6 mai 2025 dont voici un extrait :

« Il est relevé que les débats au sein de la commission ont mis en évidence une formulation problématique de l'article 18, alinéa 2 de la LTVTC. Bien que l'objectif poursuivi par cette disposition soit jugé pertinent, la rédaction actuelle soulève plusieurs difficultés. Il précise que les auditions menées ont révélé que l'usage des normes d'étiquettes énergétiques pour définir des paliers intermédiaires pose problème. Ces étiquettes ne représentent pas un classement stable, étant redistribuées annuellement selon le nombre de véhicules. Ainsi, un véhicule peut passer d'une catégorie A à une catégorie B d'une année à l'autre. De plus, ces normes ne se réfèrent pas uniquement aux émissions de CO₂ mais également à d'autres critères tels que la construction du véhicule, ce qui peut conduire à des situations où des véhicules sans émissions de CO₂ ne sont pas classés en catégorie A. Elle signale que l'application stricte de la disposition actuelle pourrait aboutir à des incohérences, notamment à permettre que des véhicules conformes à l'objectif final de réduction des émissions de CO₂ à l'horizon 2030 ne répondent pas aux objectifs intermédiaires fixés pour 2027. Ce constat remet en question la cohérence du dispositif. »

En ce qui concerne les échéances, la date du 1^{er} juillet 2024 est déjà intenable pour les véhicules de grande capacité. Quant à 2027, elle se heurte à un autre problème économique majeur : les leasings. Les véhicules professionnels coûtent si cher que les chauffeurs doivent recourir à des leasings

longs, typiquement deux fois quatre ans ou plus, pour amortir le véhicule et éviter les plafonds kilométriques.

A l'exception des limousines de luxe, qui relèvent de la catégorie des VTC et dont le modèle économique diffère de celui des taxis et des autres VTC, il est illusoire de penser que l'ensemble de la flotte de transport professionnel de personnes puisse être renouvelé tous les trois ans.

Par exemple, un chauffeur qui a signé en 2021, avant l'entrée en vigueur de la loi en 2022, ne pourra absolument pas renouveler son véhicule en 2027 sans perdre des dizaines de milliers de francs. C'est une injustice criante que la majorité refuse de voir.

Et que dire de l'échéance de 2030 ? On nous répète qu'il s'agit d'un objectif réaliste, mais les faits indiquent le contraire. Aucune garantie n'existe à l'heure actuelle sur l'autonomie suffisante des véhicules électriques de grande capacité. Rien ne dit que l'hydrogène sera une alternative viable d'ici là. Les bornes de recharge ultrarapides, qui coûtent, selon les informations de l'OCIRT entre 700 000 francs et 1 million l'unité, sont encore trop rares et rien ne garantit que l'Etat en installera suffisamment pour couvrir les besoins de plus de 3000 taxis et VTC genevois. Selon le directeur général de l'OCEV, en data du 25 mars 2025, les SIG n'ont installé sur le canton que 8 bornes à 150 kW à courant continu. Les investissements annoncés ne couvrent pas les besoins réels, et les communes elles-mêmes s'opposent à l'installation de bornes sur leur domaine public. Autrement dit, fixer dans la loi une échéance à 2030 n'est pas un cap, c'est un pari risqué pris sur le dos des chauffeurs.

Les échéances prescrites dans la LTVTC ne sont pas réalistes et encore moins réalisables, sauf pour mettre sur la paille toute une profession à laquelle on impose une légifération chicanière à son outil de travail qui constitue la source de ses revenus.

Il faut rappeler un autre paradoxe qui est celui de la concurrence déloyale. Aujourd'hui déjà, environ 2500 taxis et VTC hors canton et même hors Suisse circulent et travaillent à Genève, sans être soumis à l'art. 18, al. 2 LTVTC. Pendant que les chauffeurs genevois doivent changer fréquemment de véhicule, investir des fortunes, se plier à des règles impossibles, leurs concurrents hors canton roulent tranquillement à Genève en diesels bon marché polluants classés E ou F. Cela constitue une distorsion de concurrence insupportable, une double peine pour nos professionnels genevois, et une injustice flagrante que ce parlement refuse de corriger.

Face à cette réalité, la minorité entend défendre une position simple, pragmatique et réaliste. Oui, la transition énergétique doit se faire, mais pas en détruisant une profession déjà fragilisée.

Oui, il faut des objectifs climatiques, mais pas au prix d'un suicide économique. C'est pourquoi nous soutenons une seule échéance claire et réaliste, et non pas des restrictions progressives inatteignables.

Comme confirmé par l'Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA) lors de leur audition le 18 mars 2025, la date de 2035 est l'objectif « zéro émission » de la Commission européenne. Cet objectif s'appuie sur des discussions avec les constructeurs européens, calqué sur la capacité de ces derniers à répondre aux normes. A l'horizon 2035, les prix des véhicules électriques auront significativement baissé, leur autonomie aura substantiellement augmenté, et le besoin en coûteuses bornes rapides sera réduit. Et, de plus, 2035 reste parfaitement compatible avec les objectifs de neutralité carbone fixés à 2050.

Il faut ajouter à ce qui précède que le DEE, en date du 6 mai 2025, a indiqué à la commission des transports que l'introduction d'échéances intermédiaires introduirait de sérieux problèmes. En effet, il est indiqué dans le PV :

« Un deuxième élément de préoccupation est mentionné, après vérification avec le directeur général de l'office cantonal de l'environnement, M. Philippe Royer, compte tenu du fait que le département n'est pas compétent en matière de protection de l'environnement. Elle observe que l'établissement de paliers intermédiaires dans le cadre d'une trajectoire vers le zéro émission de CO₂ constitue une intention louable, mais qu'en pratique, cela pourrait induire un effet contre-productif. En effet, une telle mesure pourrait accélérer le renouvellement de la flotte de véhicules au-delà de ce qui est souhaitable. Or, en matière environnementale, il est préférable non seulement de favoriser des véhicules à faibles émissions, mais également de limiter la fréquence de remplacement des véhicules, le rachat de véhicules neufs ayant un impact environnemental non négligeable. La formulation actuelle pourrait ainsi conduire les chauffeurs de taxis et VTC à acquérir de nouveaux véhicules conformes à l'échéance de 2027, qui devraient ensuite être remplacés à nouveau en 2030, ce qui n'apparaît pas optimal. »

En vérité, le problème n'est pas technique, il est simplement politique.

En effet, dans son rapport, l'UPSA a confirmé tous les points mentionnés ci-dessus, et ce, sans exception. Ce n'est donc pas de la vision de la minorité dont nous parlons dans ce rapport, mais bel et bien de faits indiscutables et étayés non seulement par des professionnels, mais aussi par le département (DEE) lui-même.

Il aura fallu plus d'une année pour que la majorité de la commission des transports reconnaisse que la formulation actuelle de l'art. 18, al. 2 de la

LTVTC en vigueur présente des problèmes. Malheureusement, cette victoire reste incomplète.

En effet, une majorité s'est enfermée dans une vision dogmatique, elle préfère afficher des dates symboliques plutôt que de regarder la réalité en face et, hélas, revient avec une nouvelle échéance intermédiaire de 2028 alors que les faits confirment que 2030 est déjà prématuré.

Entre le 1^{er} juillet 2027 reconnu comme une échéance problématique par le DEE et le 1^{er} janvier 2028, seulement 6 mois se seront écoulés. Comment espérer un changement important de l'industrie automobile en si peu de temps ?

Pour toutes ces raisons, la minorité appelle à rejeter l'échéance intermédiaire de 2028 et à soutenir une trajectoire unique et réaliste, sans paliers absurdes, en offrant des garanties aux chauffeurs sans les condamner, et à maintenir l'échéance de 2035 fixée dans le PL 13410 dans sa proposition originale.



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral de l'énergie OFEN
Section Efficacité énergétique des

N° Référence : BFE-443.12-1/3/70/11

Infos de la branche 07/2024: Révision totale annuelle de l'OEE-VVT (étiquette-énergie 2025)

L'OFEN actualise et recalcule chaque année les données de base relatives à l'étiquette-énergie. Les facteurs permettant de calculer les équivalents essence d'énergie primaire (EqEEP) et les émissions de CO₂ découlant des processus en amont nécessaires à la fourniture de carburant et d'électricité sont eux aussi examinés et adaptés aux dernières connaissances scientifiques et techniques ainsi qu'aux développements sur le plan international. Vous trouverez ci-dessous les informations essentielles et utiles à ce sujet.

Nouvelle valeur cible à partir du 1er janvier 2025

La loi CO₂, récemment révisée prévoit une nouvelle valeur CO₂ cible pour les voitures de tourisme nouvellement immatriculées en Suisse. Cette valeur passera au 1^{er} janvier 2025 de 118 g/km à 93,6 g/km. Les valeurs départageant les catégories d'efficacité énergétiques étant calculées à partir de cette valeur cible, ce changement mène automatiquement à une classification plus exigeante des véhicules. Seules les voitures particulièrement efficaces resteront dans la catégorie A. Par ailleurs, la nouvelle valeur cible de 93,6 g/km figurera sur l'étiquette-énergie 2025.

Adaptation de l'unité de mesure pour les modèles H2 et CNG

A partir du 1^{er} janvier 2025, l'unité de mesure pour les modèles H2 et CNG (c'est-à-dire les modèles fonctionnant à l'hydrogène ou au gaz naturel comprimé) passera des m³/100km aux kg/100km. Les informations seront ainsi cohérentes avec celles fournies aux stations-service ainsi que sur les ordinateurs de bord des véhicules. Pour des raisons techniques, le changement n'aura lieu qu'au 1^{er} janvier prochain. D'ici là, les outils online de l'OFEN en lien avec l'étiquette énergie continueront de livrer les informations en m³.

Changements principaux concernant les données de base

Les principales modifications apportées aux données de base sont les suivantes :

- **Électricité** : Afin de lisser les fluctuations annuelles des importations/exportations de courant et de la production d'électricité nationale dues aux facteurs météorologiques, une moyenne glissante sur trois ans est désormais utilisée pour calculer l'équivalent essence d'énergie primaire (EqEEP) du mix d'électricité des consommateurs. L'équivalent essence d'énergie primaire de l'électricité reste inchangé à 0,22 l/kWh. Les émissions de CO₂ des processus en amont ont diminué de 114 g de CO₂/kWh à 110 g de CO₂/kWh.
- **Essence et diesel** : La mise à jour des inventaires en lien avec la production des produits pétroliers a entraîné une diminution des émissions de CO₂ dans la chaîne en amont de l'essence (-8,2 pour cent) et du diesel (-9,8 pour cent). Cela s'explique par des parts plus élevées en provenance de régions de production affichant des émissions légèrement plus basses.
- **Gaz naturel comprimé (GNC)** : Concernant le gaz naturel comprimé (GNC; avec une part de 20 pour cent de biogaz), l'augmentation des émissions de CO₂ a été de 29,0 pour cent. L'équivalent essence d'énergie primaire du GNC augmente légèrement, pour passer de 1,17 l/kg à 1,23 l/kg.
- **Hydrogène** : L'actualisation du mix d'hydrogène distribué par les stations-service suisses a entraîné une augmentation de l'équivalent essence d'énergie primaire de 3,4 pour cent. Les émissions de CO₂ des processus en amont ont diminué, passant de 1'672g de CO₂/kg à 1'584g de CO₂/kg. Cela est principalement dû à l'actualisation du mix d'hydrogène distribué aux stations-service suisses. Celui-ci comprend désormais des pourcentages plus élevés d'hydrogène produit à partir d'électricité renouvelable.





Référence : BFE-443.12-1/3/70/11

Moyenne des émissions de CO₂

Depuis le 1^{er} janvier 2020, la moyenne des émissions de CO₂ ne figure plus sur l'étiquette-énergie. Cette valeur doit cependant toujours être indiquée sur les listes de prix et dans les outils de configuration en ligne. En 2024, elle était de 122 g de CO₂/km (calculée sur la base des données WLTP). Pour **2025, elle est désormais de 113 g de CO₂/km (WLTP)**. Cette diminution est due principalement à la forte progression des véhicules électriques.

La moyenne est calculée sur la base des voitures neuves immatriculées pour la première fois en Suisse entre le 1^{er} juin 2023 et le 31 mai 2024. Une valeur NEDC n'est plus calculée, car ces valeurs ne sont plus saisies de manière systématique.

Entrée en vigueur et phase de transition

L'OEE-VVT révisée **entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2025**. Un document Excel a été créé pour faciliter le calcul des catégories d'efficacité énergétique. Il permet de les calculer sur la base des paramètres à introduire. Le document est disponible sur le site Internet de l'OFEN:

<https://www.bfe.admin.ch/bfe/fr/home/efficacite/mobilite/voitures.html>

Liens

Vous trouverez plus d'informations dans les documents suivants :

- Texte de l'OEE-VVT : <https://www.news.admin.ch/news/message/attachments/88732.pdf>
- Rapport de Treeze GmbH sur les indicateurs environnementaux (disponible à partir d'août, résumé en français dans le document): <https://www.bfe.admin.ch/bfe/fr/home/efficacite/mobilite/voitures.html>

En cas de questions, utilisez l'adresse suivante : ee-pw@bfe.admin.ch



Référence : BFE-443.12-1/3/70/11

ANNEXE: aperçu des obligations de marquage selon le champ d'application

<u>Voitures de tourisme</u>	Consommation d' énergie (liée à la conduite)	Équivalent essence	Émissions de CO ₂ (liées à la conduite), y c. la part ayant des effets sur le climat	Émissions de CO ₂ liées à la fourniture de carburant et/ou d' électricité	Valeur-cible de CO ₂	Moyenne des émissions de CO ₂	Catégories d' efficacité énergétique A à G	Représentation visuelle des catégories d' efficacité énergétique
Publicité	X		X				X	X
Annonce de vente	X		X				X	X
Liste de prix	X	X	X	X	X	X	X	
Configurateur en ligne	X	X	X	X	X	X	X	X

<u>Voitures de livraison et tracteurs à sellette légers</u>	Consommation d' énergie (liée à la conduite)	Équivalent essence	Émissions de CO ₂ (liées à la conduite), y c. la part ayant des effets sur le climat	Émissions de CO ₂ liées à la fourniture de carburant et/ou d' électricité
Publicité	X		X	
Annonce de vente	X		X	
Liste de prix	X	X	X	X
Configurateur en ligne	X	X	X	X