



Date de dépôt : 28 novembre 2023

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier le projet de loi de François Baertschi, Sandro Pistis, Ana Roch, Daniel Sormanni, Gabriela Sonderegger, Jean-Marie Voumard, Danièle Magnin, Patrick Dimier modifiant la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) (H 1 31) (*Electrification rapide de la flotte de taxis*)

Rapport de Philippe de Rougemont (page 4)

Projet de loi (13156-A)

modifiant la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) (H 1 31) (*Electrification rapide de la flotte de taxis*)

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

Art. 1 Modifications

La loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, est modifiée comme suit :

Art. 18A Incitation à la mise en circulation de taxis n'émettant pas de CO₂ (nouveau)

¹ L'exploitant de taxi qui met pour la première fois en circulation une voiture agréée sans aucune émission de CO₂ avant les échéances fixées à l'article 18, alinéa 2, bénéficie d'une aide de l'Etat selon les articles 18B à 18C.

² L'aide est accordée selon les proportions suivantes selon la date d'immatriculation du taxi sans aucune émission de CO₂ :

- a) 100% avant le 1^{er} juillet 2024 ;
- b) 90% avant le 1^{er} juillet 2025 ;
- c) 80% avant le 1^{er} juillet 2026 ;
- d) 70% avant le 1^{er} juillet 2027 ;
- e) 60% avant le 1^{er} juillet 2028.

³ L'aide n'est plus accordée après le 1^{er} juillet 2028.

Art. 18B Voiture agréée (nouveau)

¹ Le Conseil d'Etat agréé les modèles de voiture totalement électriques ou n'émettant aucune émission de CO₂ qui sont admis pour pouvoir bénéficier de l'aide.

² Les milieux professionnels sont consultés dans le choix des modèles.

Art. 18C Subvention et garantie (nouveau)

¹ L'Etat de Genève accorde aux exploitants qui immatriculent la voiture agréée une subvention de 12 000 francs correspondant à une aide à 100% selon l'article 18A, alinéa 2. Le Conseil d'Etat fixe les modalités de versement de la subvention.

² La subvention n'est pas accordée si la voiture est acquise d'un autre exploitant qui a déjà bénéficié de la subvention.

³ Par ailleurs, le Conseil d'Etat favorise une mesure permettant de garantir par une institution le financement du solde de la voiture, dans la mesure nécessaire à permettre à chaque exploitant de taxi d'obtenir, selon ses besoins personnels, un prêt de tiers ou un leasing sur la voiture.

Art. 20A Electrification et aménagement des stations de taxis (nouveau)

¹ Les stations de taxis sont électrifiées afin de permettre une recharge des taxis durant le temps d'attente.

² Le Conseil d'Etat veille à ce que les modules de recharge soient utilisables par toutes les voitures électriques et permettent une recharge rapide et détermine la station de recharge la mieux adaptée aux modèles de voiture agréés.

³ L'aménagement des stations est réalisé en débutant par les stations les plus fréquentées, dans les délais minimaux suivants :

- a) 30% des stations avant le 1^{er} juillet 2024 ;
- b) 50% des stations avant le 1^{er} juillet 2026 ;
- c) 80% des stations avant le 1^{er} juillet 2028.

⁴ Le Conseil d'Etat procède dans les mêmes délais au réaménagement des stations de taxis afin de permettre leur accès par toute personne en situation de handicap, selon l'article 20, alinéa 2, et en procédant à l'ajout d'un mobilier urbain facilitant l'attente des clients ainsi que d'une enseigne lumineuse permettant d'identifier la station. Le département favorise également la pose d'appareils de défibrillation publics.

Art. 2 Entrée en vigueur

Le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

Rapport de Philippe de Rougemont

La commission des transports a étudié le projet de loi susvisé lors de ses séances des 10 janvier, 7 février et 7 mars 2023, sous la présidence de M. Thomas Wenger.

Les procès-verbaux de ces séances ont été rédigés par M^{me} Lara Tomacelli. Nous remercions ces personnes du soutien apporté au travail de la commission.

Table des matières

1. Introduction	4
2. Présentation par M. François Baertschi, auteur	4
3. Audition de M ^{me} Fabienne Fischer, conseillère d'Etat – DEE, M ^{me} Myriam Errouane, secrétaire générale adjointe – DEE, et M. Matthias Stacchetti, directeur de la PCTN – DEE	7
4. Audition de M. Philippe Royer, directeur général de l'OCE, DT	12
5. Discussion et vote sur le PL 13156	13
6. Prises de position	14

1. Introduction

Le présent projet de loi a pour objectif de déclencher chez les chauffeurs de taxi, via une subvention, l'achat d'un véhicule zéro émission de CO₂. Ceci se ferait sur la base d'une liste agréée de véhicules (art. 18A, 18B et 18C).

Selon les initiants du PL, se basant sur des entretiens avec des chauffeurs de taxi, on peut raisonnablement considérer que sur les 1100 taxis en exercice à Genève (hormis les voitures avec chauffeur), ce sont tout au plus la moitié, donc 550 taxis, qui voudront ou pourront faire l'acquisition d'une voiture électrique du fait de la subvention. Les initiants arrivent à un coût généré de 5 280 000 francs.

Ce projet de loi a pour 2^e objectif d'assurer l'installation de bornes de recharge d'électricité aux stations de taxis.

2. Présentation par M. François Baertschi, auteur

L'audition de l'auteur lui a permis de rappeler ou préciser des éléments du PL, notamment : que la mention de la « voiture sans aucune émission de CO₂ » dans le PL dénomme autant les voitures à batterie électrique conventionnelle

qu'à hydrogène, voire d'autres types de propulsion, tant que celles-ci n'émettent pas de CO₂ ; que les montants de la subvention ont été déterminés en menant une comparaison internationale ; que la mesure vise, en plus de réduire les émissions de CO₂, à réduire la pollution locale de l'air ; que la concurrence des taxis, soit Uber et les VTC, ne bénéficie pas des mesures prévues par le PL (subventions et accès aux recharges rapides aux stations de taxis) parce que les chauffeurs de taxi ont des contraintes particulières qui nécessitent ces mesures. Selon lui, la loi sur les taxis donne des contraintes spécifiques. Ce sont ces contraintes qui donnent son sens à ce PL.

Questions des député-e-s

Un commissaire constate que, dans l'article 20A du PL, il est noté que, d'ici au 1^{er} juillet 2024, 30% des stations de taxis seront électrifiées. Il se demande si le délai est raisonnable en tenant compte du temps de la mise en œuvre du PL.

L'auteur indique s'être renseigné auprès des taxis quant à leurs besoins et non sur la faisabilité auprès du département. Il sait que des stations de recharge sont prévues. Le PL vise à inciter le canton et les autres acteurs à multiplier leur engagement pour les taxis afin de rendre leur transition réalisable.

L'auteur explique le sens de l'article 18B concernant les seuls véhicules agréés pour une subvention afin qu'ils soient de bonne qualité. Si l'Etat finance, il est normal d'avoir un niveau qualitatif minimal.

Un commissaire évoque les émissions de CO₂ de véhicules avant leur durée d'exploitation, quel que soit leur type de propulsion durant leur période d'utilisation comme taxi, depuis les mines, jusqu'à la manufacture et son alimentation en énergie jusqu'au transport depuis leur pays de fabrication jusqu'à Genève. Le commissaire émet des doutes quant à l'achat prématuré d'une nouvelle voiture alors qu'une ancienne est encore en parfait état de marche.

L'auteur n'est pas opposé à faire durer un véhicule en place plus longtemps tant que le service proposé n'en est pas péjoré et qu'il n'est pas concurrencé par des véhicules de type Uber.

Un commissaire demande comment justifier qu'un taxi serait privilégié par rapport à une autre entreprise ou un autre corps de métier.

L'auteur explique qu'aucune loi n'oblige les PME à rouler à faible émission. Chaque domaine a ses contraintes et les chauffeurs de taxi ont des contraintes particulières qui nécessitent ces mesures. La loi sur les taxis donne des contraintes spécifiques ; sans ces contraintes, le PL serait un non-sens.

Un commissaire cite le chapitre III, article 18, alinéa 1, de la LTVTC qui indique que « Les voitures utilisées pour le transport professionnel de personnes doivent répondre aux exigences du droit fédéral et à celles de la présente loi [...] ». La loi cite tous les véhicules pour le transport professionnel de personnes et le PL se limite aux taxis. Il se demande si cela ne représenterait pas de la concurrence déloyale.

L'auteur explique que, à son sens, le taxi à une fonction de service public. Il permet aux personnes de se déplacer et de suppléer aux transports publics. Le VTC ne peut se mettre sur le même pied que le taxi. Il pense que l'élargissement du PL aux VTC dénaturerait son PL. Les taxis sont déjà traités différemment des VTC, ils ont, notamment, accès à certaines voies de bus qui leur sont réservées. Les taxis et les VTC ne peuvent donc pas être mis sur un pied d'égalité. Il considère qu'élargir le PL aux VTC est un choix politique. Le financement des bornes électriques est aussi un choix politique, il peut donc être décidé de l'élargir à l'ensemble des véhicules genevois. Elargir aux VTC représenterait aussi un coût supplémentaire, il faudrait déterminer le coût engendré pour l'Etat, pour les SIG et pour le consommateur.

Un commissaire aimerait s'assurer de bien comprendre une des dispositions :

Article 18C, alinéa 3

Par ailleurs, le Conseil d'Etat favorise une mesure permettant de garantir par une institution le financement du solde de la voiture, dans la mesure nécessaire à permettre à chaque exploitant de taxi d'obtenir, selon ses besoins personnels, un prêt de tiers ou un leasing sur la voiture.

Il comprend que le chauffeur de taxi reçoit 12 000 francs et achète une voiture à 60 000 francs. Le solde sera peut-être emprunté dans une banque et, à ce moment-là, il y a aura une garantie du canton.

L'auteur répond par l'affirmative, il y aurait une garantie au travers d'un organisme de cautionnement public. Il s'agirait d'un cautionnement public qui se ferait indirectement par l'Etat.

Le commissaire comprend que l'Etat financerait l'organisme de cautionnement qui, lui, cautionnerait l'emprunt.

L'auteur répond par l'affirmative. L'organisme de cautionnement donnerait les garanties financières. Il s'agirait d'une subvention à déclarer aux impôts.

3. Audition de M^{me} Fabienne Fischer, conseillère d'Etat – DEE, M^{me} Myriam Errouane, secrétaire générale adjointe – DEE, et M. Matthias Stacchetti, directeur de la PCTN – DEE

M^{me} Fischer exprime son doute sur la démarche de modifier la LTVTC qui est entrée en vigueur le 1^{er} novembre 2022, alors que tout récemment d'importants travaux sur cette loi ont été menés par cette commission. Elle pense qu'il serait plus opportun de laisser la loi évoluer avant d'intervenir. Elle témoigne d'une solidité acquise par la loi au long de son parcours, ce qui vaut aussi pour le règlement. La LTVTC avait fait un premier passage au Grand Conseil puis était retournée en commission afin d'améliorer certains points et avait été finalement adoptée par le Grand Conseil le 28 janvier 2022. Par la suite, la loi a été attaquée par un référendum, qui n'a pas abouti, puis par des recours, rejetés par la Cour de justice. Aussi, un certain temps est passé entre l'adoption de la loi et son entrée en vigueur à cause de la rédaction du règlement d'application. Les milieux professionnels ont été entendus plusieurs fois. L'un des recours contre la loi a été porté devant le Tribunal fédéral. Il reste un recours pendant contre le règlement. Au moment de l'audition, la demande de restitution de l'effet suspensif a été rejetée.

A nouveau sur le plan formel, de nombreux projets qui touchent à ce domaine sont en cours à la commission fiscale. Elle les énumère : le PL 12873 du Conseil d'Etat, l'IN 178 qui devrait faire l'objet d'un contreprojet, deux projets du MCG et un de l'UDC. Ainsi, le PL 13156 traité ce jour interfère avec d'autres projets en cours de traitement. Il semble difficile de modifier la LTVTC dans le sens proposé par le PL sans interférer avec tous les autres projets en cours.

Sur le fond, M^{me} Fischer fait deux rappels. Premièrement, le calendrier des exigences de performances environnementales des taxis et des VTC a été établi par la commission des transports pour accompagner l'évolution prévisible de l'offre des véhicules. Deuxièmement, l'installation d'infrastructures de recharge ne se limite pas à l'installation de bornes. Il est question de développer ces bornes de manière globale sur le territoire. Le département du territoire (DT) planifie en concertation avec les communes la manière dont se font les installations. En outre, elle souligne que 100 bornes ont déjà été installées par les SIG et qu'il en reste 250 qui sont en cours d'aménagement selon le planning intentionnel.

M^{me} Fischer regrette l'inégalité de traitement du PL. La LTVTC émet la volonté d'inciter les taxis et les VTC à utiliser des véhicules au moins à faibles émissions. Cependant, le PL ne prévoit de subventions que pour les taxis. Elle pense que cela créerait une distorsion de concurrence. Si les taxis devaient considérer qu'une distorsion de concurrence existe déjà, la concurrence sans

distorsion ne sera pas établie en rajoutant une de plus. Elle considère préférable de rétablir des conditions de concurrence loyale et ensuite de voir quelles sont les aides qu'il est possible d'accorder.

M^{me} Fischer indique que le PL soulève une question qui a semblé pertinente au département de l'économie et de l'emploi (ci-après DEE) ; celle des taxis, qui auraient acquis leur véhicule récemment, avec un contrat de leasing d'une certaine durée, qui ne serait pas encore arrivé à terme au moment où les exigences changeront. Le DEE a envisagé une mesure transitoire, pour ces cas particuliers. Le chauffeur serait autorisé à aller au terme de son leasing sans changement anticipé de véhicule.

De plus, le DEE se demande s'il est judicieux de fixer une liste de modèles de véhicules agréés par le département et l'Etat. M^{me} Fischer trouve qu'il faudrait entendre l'avis du DT à ce sujet, mais, à sa connaissance, une liste de critères serait plus efficace.

Elle estime qu'il faudrait penser l'installation de bornes à l'échelle de l'ensemble du territoire, pour l'ensemble des transporteurs professionnels. Des stations principales pour taxis pourraient être ciblées dans un premier temps, plutôt que d'installer des bornes dans chaque station de taxis. Elle ajoute que des considérations techniques sont à prendre en compte lors de l'installation de ces bornes qui peuvent en compliquer l'installation. C'est pourquoi elle privilégie une installation ciblée par station.

Enfin, le PL 13156 propose un cautionnement de l'Etat pour l'achat de véhicules sans émissions de CO₂. Il y a deux types de subvention : celle en francs et le cautionnement porté par l'Etat pour les prêts privés que demanderaient les taxis. Elle rappelle l'existence de la Fondation d'aide aux entreprises (ci-après FAE). Le DEE, après avoir été interpellé par les milieux professionnels, a contacté la FAE et l'a mise en contact avec les taxis. Cependant, aux dernières nouvelles, les taxis n'ont pas contacté la FAE. Elle estime judicieux de d'abord s'intéresser aux types de cautionnements existants avant d'en proposer un autre.

Questions des député-e-s

Un commissaire demande comment se passe concrètement le cautionnement FAE. Il se demande si un taxi indépendant souhaitant changer de véhicule peut prendre directement contact avec eux.

M^{me} Fischer répond par l'affirmative. Le directeur de la FAE leur a indiqué qu'ils étaient ouverts à recevoir les taxis. Elle rappelle que ce système est ouvert à tous les types d'entreprises.

Pour ce qui est de l'adaptation des stations de taxis aux personnes en situation de handicap, elle est déjà prévue dans la LTVTC existante. De plus, différentes mesures, par exemple une formation particulière, ont été mises en place, la problématique est donc entièrement couverte par la loi existante.

Un commissaire prend l'hypothèse que la volonté de la LTVTC se mette en place et qu'à l'horizon 2030 tous les taxis soient électriques. Il se demande si, par exemple, la gare de Cornavin, où un nombre important de taxis stationnent, pourrait être agencée afin de permettre la recharge rapide de ces véhicules. Il se demande s'il ne serait pas plus judicieux d'installer des bornes aussi dans des plus petites stations pour mieux répartir les recharges et éviter que les taxis aient à faire beaucoup de kilomètres avant de pouvoir se recharger.

M^{me} Fischer précise que c'est le DT qui est le département compétent sur ce point. Cependant, elle pense que l'idée est de cibler prioritairement un certain nombre de stations et non de toutes les équiper en même temps. Elle souligne l'exigence légitime des taxis d'avoir des bornes de recharge rapide qui permettent de ne pas attendre 10 heures avant que la charge soit complète. Elle laisse le département des infrastructures (ci-après DI) compléter ses propos.

M. Fournier explique que le DI et le DT ont créé ensemble une task force électromobilité qui a pour but d'accompagner les objectifs d'électrification de l'ensemble du parc de véhicules à Genève (taxis, véhicules privés et véhicules d'entreprises). L'idée est d'asseoir autour d'une même table le DI, le DT, la Ville de Genève, les SIG et la Fondation des parkings. D'autres acteurs pourront compléter cette task force, comme les représentants de fondations immobilières de droit public ou d'autres promoteurs immobiliers, puisqu'il y a un enjeu en termes d'électrification du parc locatif. L'essentiel des habitants du canton de Genève étant des locataires, ils devraient pouvoir, s'ils le souhaitent, équiper leur place de parking.

Dans ce cadre, les SIG ont renouvelé leur volonté d'augmenter le nombre de bornes rapides et lentes mises à dispositions. L'enjeu est de savoir où elles seraient mises. Certaines communes sont très favorables à ces installations sur le domaine public, d'autres le sont moins. L'enjeu est de trouver un juste milieu. Les discussions ont débuté fin 2022, elles permettront *in fine* de trouver une solution, dont une version serait d'équiper en priorité les parkings souterrains pour ne pas encombrer la voie publique.

Un commissaire demande si, à la gare de Cornavin, il y aura, par exemple, 60 bornes de recharge.

M. Fournier répond que l'idée est de partir sur des bornes de recharge rapide pouvant charger plusieurs véhicules en même temps. Il relève qu'il y a

d'autres enjeux. Le marché électrique n'est pas suffisamment intéressé pour que les opérateurs privés investissent dans des bornes électriques. Si le parc genevois atteint les 40% de véhicules électriques, ils se retrouveraient avec une masse critique. Ainsi, les stations privées pourraient être plus enclines à s'équiper en bornes électriques.

Un commissaire rappelle que les véhicules électriques ne sont pas les seuls types de véhicules sans émissions directes de CO₂. Il pense, notamment, à l'hydrogène émettant zéro CO₂ qui commence à être utilisé en Australie. Il existe aussi des carburants synthétiques, qui émettent moins de CO₂. Il se demande si le PL ne devrait pas plutôt utiliser les termes « véhicules non polluants ». De cette façon, les taxis pourraient choisir parmi les différentes possibilités existant sur le marché. Il trouve que l'installation de bornes électriques rapides serait la bienvenue. Elles permettent de recharger le véhicule à 80% en 30 minutes et les constructeurs recommandent de ne pas recharger au-delà de 80% pour ne pas abîmer les véhicules.

M^{me} Fischer précise que la position du DEE est de traiter d'abord le contreprojet à l'initiative et les différents PL pendants, et pas d'ajouter un nouveau PL. Cependant, elle reconnaît que les technologies continuent d'évoluer. Elle pense qu'il faudrait questionner le DT.

Un commissaire se demande si le département s'est intéressé à l'hydrogène et à son stockage.

M. Fournier indique que le marché est actuellement divisé entre les véhicules électriques et hybrides. Une majorité du marché se tourne vers les véhicules hybrides. L'hydrogène n'est pas encore d'actualité au niveau suisse. Si les constructeurs venaient à proposer ce type de véhicules, le département s'adapterait au marché. Il informe que le PL discuté ouvre déjà la porte à d'autres technologies, car il parle de véhicules neutres en CO₂.

Une commissaire demande si la question de la problématique des émissions de CO₂ devrait se limiter aux taxis ou devrait s'étendre à toutes les entreprises.

M^{me} Fischer répond que l'idée du PL proposé par le Conseil d'Etat était d'inclure le privé et le professionnel. Elle pense qu'il y a un sens à intervenir plus particulièrement pour les transporteurs professionnels qui roulent toute la journée. Elle estime d'ailleurs qu'il serait judicieux d'inclure les transporteurs de marchandises et non seulement ceux de personnes. Cependant, elle conçoit que la LTVTC vise particulièrement les taxis et les VTC, il faudrait y réfléchir en tenant compte de cet élément.

Discussion sur les auditions

Un commissaire (Ve) propose l'audition de la task force électromobilité.

Un commissaire (PLR) va dans le sens évoqué par la conseillère d'Etat. La commission a beaucoup travaillé sur la LTVTC. Le groupe PLR ne souhaite pas rouvrir le débat et est prêt à voter immédiatement.

Un commissaire (S) est aussi enclin à éviter de multiplier les auditions. Cependant, il estime nécessaire l'audition de la fédération des associations de taxis.

Le commissaire (PLR) indique que la commission fiscale est saisie de plusieurs projets. Il ajoute qu'un contreprojet serait certainement mis en place qui devrait a priori inclure tous les utilisateurs de véhicule.

M. Fournier revient sur l'audition proposée de la task force qui en est encore à ses débuts, mais déclare que le DI a la charge de l'aspect fiscalité et le DT de l'aspect mise en place de la stratégie. Il croit qu'une audition du DT serait, de ce fait, plus pertinente et instructive.

Le commissaire (Ve) retire sa demande d'audition de la task force.

Une commissaire (S) trouve pertinent de questionner le DT sur son équipement en matière d'électromobilité. En effet, avec les principes fixés dans cette loi, il faut s'assurer que le canton soit en mesure d'assurer une bonne offre et un bon fonctionnement des bornes de recharge. Elle pense donc intéressant de se concentrer sur cet aspect-là du projet plutôt que sur l'aspect subvention qui a déjà bien été traité.

Le président met aux voix l'audition du DT :

Oui : 7 (1 EAG, 2 S, 2 Ve, 2 MCG)
Non : 6 (4 PLR, 2 PDC)
Abstentions : 1 (1 UDC)

L'audition est acceptée.

Le président met aux voix l'audition de la fédération des associations de taxis :

Oui : 8 (1 EAG, 2 S, 2 Ve, 1 UDC, 2 MCG)
Non : 6 (4 PLR, 2 PDC)
Abstentions : –

L'audition est acceptée.

4. Audition de M. Philippe Royer, directeur général de l'OCE, DT

M. Royer explique que la stratégie 2030 sur le déploiement de l'électromobilité approuvée en juin 2017 comprend deux axes : les infrastructures de recharge et les mesures d'incitation. La stratégie visait à ce que 20% du parc automobile genevois soit composé de voitures électriques. Actuellement, le parc est composé de 2% de voitures électriques. Par la suite, l'objectif plan climat a augmenté ce chiffre à 40% soit environ 55 000 véhicules avec en parallèle une réduction de 40% du transport individuel motorisé (ci-après TIM). L'Etat souhaite installer 2500 points de recharge pour l'horizon 2030. Pour ce faire, il a collaboré avec deux acteurs : les SIG et la Fondation des parkings. Les SIG ont actuellement déployé 150 points de recharge et ont pour objectif d'en déployer un total de 350 pour fin 2024. La fondation des parkings en a déployé plus de 300. En revanche, les points de recharge déployés ne sont pas des points de recharge rapide. Les points de recharge rapide sont de l'ordre d'une dizaine. Ils demandent un courant continu entre 22 et 50 kW de puissance. La part du marché de véhicules électriques est de 20%, ce qui montre une forte tendance à basculer vers les véhicules électriques au détriment des véhicules hybrides.

Les taxis ont déjà été identifiés dans la stratégie électromobilité, en matière d'aide financière et en matière d'infrastructures, dans le sens de ce que propose le PL 13156. Il relève que le PL 12873, traité à la commission fiscale, aborde la question de la création d'un fonds d'électromobilité pour soutenir l'achat de véhicules électriques. Il pense qu'une aide à l'achat devrait être envisagée non seulement pour les taxis, mais pour tous les véhicules professionnels légers. Il rappelle que l'emplacement des bornes est décidé d'entente entre les SIG et les communes. Enfin, il souhaite revenir sur la volonté du PL d'avoir une liste de modèles de voitures agréées. Il pense que cette mesure complexifie la tâche du Conseil d'Etat. Il trouverait plus judicieux de travailler sur une liste de critères environnementaux. Il s'interroge sur l'absence de financement proposé par le PL alors que l'installation d'une borne rapide dépasse les 100 000 francs.

Questions des député-e-s

Un commissaire demande ce que pense le département du fait de procéder à un AIMP.

M. Royer répond que l'Etat s'est pour l'instant appuyé sur les SIG et la Fondation des parkings en fixant des objectifs. Ils n'ont à ce stade pas encore exploré la voie de l'appel d'offres de type marché public.

Un commissaire reprend les chiffres énoncés pour 2030 : 55 000 véhicules électriques. Il demande quels sont les chiffres d'immatriculation de véhicules électriques actuels.

M. Royer répond qu'ils correspondent à 1500-2000 véhicules.

Le commissaire se demande si l'objectif voulu est réalisable. Il pense notamment au fait qu'un véhicule électrique peut mettre six mois voire une année à être livré.

M. Royer pense que oui, car le nombre des véhicules électriques a tendance à augmenter de manière exponentielle. Il rappelle le souhait des pays de l'UE d'abandonner les véhicules thermiques. Les 55 000 véhicules électriques tiennent aussi compte de la réduction globale des TIM.

Le commissaire demande si la part du marché de 20% de véhicules électriques correspond à 2022.

M. Royer répond par l'affirmative. Il s'agit du chiffre du marché suisse.

Un commissaire demande ce qu'il deviendra des chargeurs électriques si le département suit l'évolution du carburant synthétique.

M. Royer pense que le changement se faisant progressivement, ceci permet de prendre en compte l'évolution des sources d'énergie. Concernant la question du carburant synthétique, il pense que le cap de l'électrification est engagé et qu'il n'y a pas de retour en arrière. Les grands constructeurs comme Tesla ou Volkswagen investissent dans l'électrique.

Un commissaire demande s'il ne serait pas possible d'envisager un financement au-delà des seuls véhicules professionnels comme avec une prime à l'achat.

M. Royer répond que c'est l'idée du PL actuellement en discussion à la commission fiscale. Il pense que ce type d'aide devrait être proposée rapidement, car plus le temps avance, moins elle a de sens selon lui. En 2035, l'Union européenne devrait interdire les moteurs thermiques, il n'y aurait, donc, plus d'intérêt de financer des aides à l'achat.

5. Discussion et vote sur le PL 13156

Un commissaire (PLR) pense que l'audition de la fédération des associations de taxis ne changera rien aux positions des groupes et n'est pas nécessaire au vu des éléments apportés par les précédentes auditions.

Les commissaires ne proposent pas de nouvelle audition.

Le président met aux voix la volonté de voter l'entrée en matière du PL 13156 ce jour :

Oui : 11 (4 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S)

Non : 3 (2 MCG, 1 UDC)

Abstentions : –

6. Prises de position

Un commissaire (LC) précise que le projet fait sens au niveau de la stratégie sur l'électromobilité, mais que le sujet a déjà été traité notamment au sein de deux PL sur la LTVTC. Il pense que ce PL est prématuré.

Un commissaire (PLR) précise que la question n'est pas de savoir quand les taxis passeront à l'électromobilité, mais de savoir s'il convient d'apporter une aide spécifique. Il pense qu'il ne convient pas d'apporter des aides spécifiques aux taxis. Il souligne qu'une voiture électrique a le même prix qu'une voiture à carburant. De ce fait, il ne voit pas pourquoi l'Etat viendrait en aide à une entreprise privée. De plus, rouler à l'électrique est moins cher que rouler au carburant, donc l'entreprise y trouvera son compte.

Un commissaire (MCG) pense que l'urgence climatique est un slogan électoraliste. Il s'opposera dorénavant à tout projet mentionnant une urgence climatique, puisque celle-ci n'existe pas.

Une commissaire (S) pense que ce débat a déjà été mené dans le cadre de la LTVTC. Elle ne voit pas pourquoi la commission devrait revenir seulement une année plus tard avec une mesure supplémentaire.

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 13156 :

Oui : 3 (2 MCG, 1 UDC)

Non : 10 (4 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 2 S)

Abstentions : 1 (1 S)

L'entrée en matière est refusée.