GRAND CONSEIL

AOUT 2026 **RC-25_LEG_4 (Min.)**

RAPPORT DE LA MINORITE DE LA COMMISSION
chargée d'examiner les objets suivants :

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la motion et contre-projets du Conseil d'Etat à la motion Philippe Jobin et consorts -Modifier les articles 62e al. 3 LEAE et 20 RTTP pour permettre une transition réaliste et économiquement viable vers des véhicules moins polluants pour les entreprises de transport professionnel dans le Canton de Vaud

et

Exposé des motifs et projet de loi modifiant la loi du 31 mai 2005 sur l'exercice des activités économique

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le 16 juin 2026 sous la présidence de M. Laurent Miéville pour examiner le rapport du Conseil d'État (25_LEG_4) sur la motion Philippe Jobin et consorts et les deux contre-projets qui l'accompagnent. Mme Isabelle Moret, cheffe du Département de l'économie, de l'innovation, de l'emploi et du patrimoine (DEIEP), et M. Frédéric Rérat, chef de la police cantonale du commerce, ont participé à la séance.

Il faut ici rappeler l'origine du dossier. Par la motion 24_MOT_37, le Grand Conseil a invité le Conseil d'État à modifier les articles 62e al. 3 LEAE et 20 RTTP afin de garantir aux entreprises de transport professionnel une transition **réaliste et économiquement viable** vers des véhicules moins polluants. Le 17 décembre 2024, le Grand Conseil a pris cette motion en considération à la majorité et l'a transmise au gouvernement ; l'application des articles 62e al. 3 LEAE et 20 RTTP a dès lors été suspendue jusqu'à nouvel avis, dans l'attente du projet de modification légale.

En réponse, le Conseil d'État présente deux contre-projets, l'un et l'autre tenus pour juridiquement praticables : le premier contre-projet (CP1), proche de la motion et des travaux de la commission, fixe l'échéance du zéro émission à 2035 selon une entrée en vigueur progressive ; le second (CP2), calqué sur le modèle genevois, rend la limite applicable dès 2028. Le Conseil d'État a expressément confirmé que les deux variantes poursuivent une finalité identique.

Au terme de ses travaux, la commission a d'abord écarté à l'unanimité le texte issu de la motion au profit d'un contre-projet (vote d'aiguillage : 0 voix pour la motion, 10 voix pour le CP1, 1 abstention). Puis, appelée à choisir entre les deux contre-projets, elle s'est prononcée par 5 voix contre 5 et la voix prépondérante du président en faveur du CP2.

C'est cette décision acquise à la seule voix du président et contraire à la fois à la lettre et à l'esprit de la motion qui justifie le présent rapport. La minorité de la commission recommande au Grand Conseil de lui préférer le premier contre-projet (CP1), seul compatible avec le mandat que le Grand Conseil a lui-même confié au gouvernement en adoptant la motion.

2. RAPPEL DES POSITIONS

2.1. POSITION DU CONSEIL D'ÉTAT

Le Conseil d'État rappelle qu'à la suite de la prise en considération de la motion, il a suspendu l'application de l'art. 62e al. 3 LEAE dans l'attente d'une clarification du régime applicable aux taxis, VTC, vans et limousines. Il soumet deux contre-projets qu'il estime l'un et l'autre applicables : le CP1 (échéance 2035, progressive), qu'il juge le plus proche de la motion et des travaux de la commission, et le CP2 (limite dès 2028), qu'il défend au nom de l'harmonisation avec les cantons voisins et de la lutte contre la concurrence d'entreprises extracantonales, notamment lors de grandes manifestations. Il souligne que les deux variantes visent la même finalité.

2.2. POSITION DU MOTIONNAIRE

Le motionnaire rappelle que la motion 24_MOT_37 faisait suite à son interpellation 23_INT_143 et poursuivait un objectif clair : préserver dans le canton les emplois d'un secteur essentiel. Il souligne que les articles 62e al. 3 LEAE et 20 RTTP ont été adoptés le 12 mars 2019 **sans aucune consultation des milieux professionnels concernés**, et qu'ils imposaient à tout véhicule de transport avec chauffeur une émission inférieure à 118 g CO_2/km pour obtenir une autorisation dès le 1er janvier 2023, soit une échéance à la fois très rapprochée et fixée sans entendre la branche.

Il rappelle que les entreprises concernées exploitent de 5 à 25 véhicules, dont la plupart sont encore sous contrat de leasing, et que le remplacement intégral de leur flotte sans même compter les véhicules supplémentaires nécessaires pour compenser les temps de recharge représenterait des investissements de plusieurs centaines de milliers de francs, hors de portée d'un secteur déjà fragile. L'application des dispositions de 2019 mettrait ainsi en danger la survie même d'entreprises représentant plus de 150 emplois fixes, sans compter les chauffeurs indépendants sous-traités, à la situation déjà précaire, et ferait courir le risque d'une délocalisation des sièges dans un canton limitrophe.

C'est pourquoi la motion demandait une échelle de temps réaliste, tenant compte des lacunes du réseau vaudois et suisse de bornes de recharge et d'une évolution prudente de la technologie : le respect d'une limite de 118 g CO2/km d'ici le 1er janvier **2030**, puis le zéro émission d'ici le 1er janvier **2035**. Le motionnaire relève que le CP1 reprend précisément cette trajectoire ; il s'y rallie, tout en renonçant au texte formel de la motion, l'objectif du zéro émission à l'horizon 2035 n'étant nullement remis en cause.

2.3. POSITION DE LA MAJORITÉ DE LA COMMISSION

La majorité fait valoir que la loi de 2019 ménageait déjà un long délai bientôt sept ans, que la transition est engagée avec l'électrification croissante des taxis, que les véhicules parcourant de fortes distances doivent être décarbonés en priorité, et qu'un alignement sur les cantons voisins, Genève, en particulier, est préférable pour harmoniser le cadre et prévenir les distorsions de concurrence. Elle en déduit que le CP2, plus rapide, sert le mieux l'objectif environnemental.

2.4. POSITION DE LA MINORITÉ DE LA COMMISSION

La minorité partage l'objectif de décarbonation, mais conteste le rythme. Elle considère que le CP2 impose une échéance 2028 que ni le marché, singulièrement pour les vans et utilitaires, ni les cycles d'amortissement, ni l'infrastructure de recharge ne permettent de tenir, et qu'il fait porter à une branche fragile, faiblement rémunérée, et à des indépendants aux revenus modestes le poids d'une transition brutale. Elle défend le CP1, qui reprend la trajectoire 2030-2035 voulue par la motion et poursuit la même finalité zéro émission en 2035 selon un calendrier progressif, prévisible et effectivement applicable.

3. POSITION DES COMMISSAIRES DE MINORITÉ

3.1. UN MANDAT CLAIR DU GRAND CONSEIL : LE CP1 RESPECTE LA LETTRE DE LA MOTION, LE CP2 S'EN ÉCARTE

Le Grand Conseil a pris la motion en considération le 17 décembre 2024. Or, cette motion ne se bornait pas à réclamer une transition « réaliste et économiquement viable » : elle proposait un calendrier précis de 118 g CO2/km d'ici le 1er janvier 2030, puis zéro émission d'ici le 1er janvier 2035. Le CP1 reprend fidèlement cette trajectoire ; le CP2, en rendant la limite applicable dès 2028, s'écarte de la lettre même du mandat confié

au Conseil d'État. Choisir le CP2 reviendrait ainsi à retenir la variante la plus éloignée de ce que le plénum a voulu.

Il faut au surplus rappeler que la commission a, à l'unanimité, écarté l'application immédiate de la loi telle qu'issue de la motion (0 voix contre 10 en faveur d'un contre-projet) : nul ne conteste que le statu quo de 2019 est intenable. Le seul objet du débat est le rythme de la transition. Or, le CP2 réintroduit précisément la rigidité irréaliste que la motion avait pour but de corriger d'autant que les dispositions de 2019 avaient été adoptées sans consultation des milieux concernés, ce qui explique leur décalage avec la réalité de la branche. Y revenir par le CP2, c'est reconduire le vice d'origine que la motion entendait réparer.

3.2. Le point aveugle du CP2 : l'absence d'offre pour les vans et les utilitaires

L'argument de l'électrification déjà engagée vaut pour les berlines et les taxis, dont le parc devient effectivement toujours plus électrique. Il ne vaut pas pour les vans, les utilitaires et les limousines multiplaces, pour lesquels une offre mûre et professionnellement exploitable n'est pas attendue avant 2027-2028. Fixer une limite applicable dès 2028, comme le fait le CP2, revient à contraindre les entreprises à se conformer avant même que le véhicule conforme n'existe sur le marché : une obligation matériellement impossible à exécuter, contraire au principe de proportionnalité (art. 5 al. 2 Cst.). Le CP1, dont l'échéance progressive court jusqu'en 2035, laisse à l'offre le temps de se constituer.

3.3. La réalité économique : amortissement, leasing et sécurité des investissements

Les véhicules professionnels se financent sur des cycles pluriannuels de leasing et d'amortissement. Les entreprises concernées exploitent de 5 à 25 véhicules, souvent encore sous leasing ; le remplacement intégral d'une flotte représente des investissements de plusieurs centaines de milliers de francs. L'exploitant qui a acquis ou pris en leasing un véhicule de bonne foi entre 2023 et 2025, soit avant même la suspension décidée par le Conseil d'État, reste engagé jusqu'en 2030-2032. Le CP2 frappe ces contrats en cours et crée une double peine : continuer à payer le leasing d'un véhicule devenu interdit tout en finançant son remplacement anticipé. Ce sont les détenteurs les plus précarisés, parmi les quelque 2 400 concernés, qui en supporteraient le coût. Le CP1 aligne au contraire l'horizon réglementaire, 2035, sur les cycles d'amortissement réels et préserve la sécurité du droit.

3.4. Une branche précaire et faiblement rémunérée : la cohérence avec les objectifs sociaux du canton

Le transport professionnel de personnes est une branche fragile et faiblement rémunérée. La motion soulignait déjà la situation précaire des chauffeurs indépendants sous-traités, et ce constat a été partagé en commission, où il a été relevé que le secteur est mal rémunéré. La main-d'œuvre y est composée pour une part importante d'indépendants et de salariés à bas revenus, souvent dépourvus de couverture conventionnelle.

Or, le 14 juin 2026, le corps électoral vaudois a ancré dans la Constitution cantonale le principe selon lequel chacun doit pouvoir vivre dignement de son travail, dont le régime d'application est en cours d'élaboration. Il y aurait une contradiction manifeste à affirmer, d'un côté, ce principe d'une rémunération digne et à asphyxier, de l'autre, par le CP2, une branche qui emploie précisément les travailleurs les plus exposés. Imposer à ces entreprises un renouvellement de flotte brutal de plusieurs centaines de milliers de francs par exploitation — fragiliserait directement des emplois déjà précaires et compromettrait la capacité même des employeurs d'assurer une rémunération décente.

Le risque est double : disparition d'emplois chez les exploitants les moins solides, et report de la charge sur les chauffeurs indépendants, qui absorberaient seuls le coût de la transition au prix d'un surcroît de précarité que le canton entend précisément combattre. Le CP1, en étalant l'effort jusqu'en 2035, préserve à la fois l'objectif environnemental et la viabilité sociale du secteur ; il est le seul cohérent avec les engagements sociaux du canton.

3.5. Égalité de traitement et proportionnalité

Le transport professionnel est, en l'état, le seul secteur économique auquel le canton impose une telle contrainte d'électrification : rien de comparable n'est exigé, par exemple, de l'agriculture ou d'autres branches disposant pourtant d'un parc de véhicules important. Une différence de traitement de cette ampleur doit être strictement justifiée au regard de la liberté économique (art. 27 Cst.) et du principe de proportionnalité. Entre deux mesures

propres à atteindre la même finalité, ce principe commande de retenir la moins incisive. Le CP1 atteint l'objectif du zéro émission sans les atteintes qu'emporte le CP2 : c'est lui qui doit être préféré.

3.6. L'ARGUMENT DE L'HARMONISATION INTERCANTONALE NE RÉSISTE PAS À L'EXAMEN

La majorité et le Conseil d'État défendent le CP2 au nom de l'harmonisation avec Genève et de la lutte contre la concurrence extracantonale. Cet argument doit être retourné. D'une part, le canton dispose déjà, indépendamment du calendrier d'émissions, des instruments juridiques pour encadrer cette concurrence : l'autorisation vaudoise, le macaron cantonal et le régime de la LMI permettent de soumettre à autorisation les courses effectuées par des opérateurs d'autres cantons et d'y attacher des exigences supplémentaires. D'autre part, le chef de la police cantonale du commerce a lui-même reconnu en séance que le contrôle de ces règles est complexe et exigeant en ressources, et que certains opérateurs « passent entre les gouttes » compte tenu du rapport entre l'effectif de police et la masse des véhicules.

Il faut en tirer la conséquence : une exigence vaudoise plus stricte, telle que le CP2, ne sera pas effectivement opposable aux opérateurs extracantonaux difficilement contrôlables, mais s'appliquera pleinement aux seules entreprises vaudoises, qui, elles, sont contrôlables. Loin de corriger la distorsion de concurrence, le CP2 la crée au détriment du tissu économique vaudois. Il aggrave au surplus le risque, déjà relevé par la motion, de voir des entreprises représentant plus de 150 emplois fixes délocaliser leur siège dans un canton limitrophe. Le CP1 protège au contraire les entreprises vaudoises et leurs emplois, y compris pour les mandats liés aux grandes manifestations, sans renoncer à l'objectif environnemental.

3.7. MÊME FINALITÉ, MEILLEURE EFFECTIVITÉ : LA CRÉDIBILITÉ DE LA LOI

Ce point est décisif : le CP1 et le CP2 poursuivent la même finalité, le zéro émission, ainsi que le Conseil d'État l'a confirmé. Retenir le CP1 n'abaisse donc en rien l'ambition climatique ; il en assure la réalisation. L'objection tirée de la crédibilité des règles « qu'on repousse sans cesse » se retourne d'ailleurs contre le CP2 : une échéance fixée trop tôt, que la réalité contraindra à assortir de dérogations, de reports ou d'une non-application de fait, ruinerait la crédibilité de la loi bien davantage qu'un calendrier ambitieux, mais tenable. Mieux vaut une échéance 2035 effectivement respectée qu'une échéance 2028 systématiquement contournée. La sécurité du droit et la prévisibilité indispensables à des investissements lourds et pluriannuels plaident sans réserve pour le CP1.

4. CONCLUSION

Au terme de ces considérations, la minorité constate que le CP1 et le CP2 servent le même objectif de décarbonation, mais que seul le CP1 le fait dans le respect du mandat confié par le Grand Conseil en adoptant la motion : une transition réaliste et économiquement viable, selon la trajectoire 2030-2035 que la motion proposait elle-même. Le CP2, retenu en commission à la seule voix prépondérante du président, impose une échéance que le marché, en particulier pour les vans et les utilitaires, les cycles d'amortissement et l'infrastructure de recharge ne permettent pas de tenir. Il le fait au détriment d'une branche fragile et faiblement rémunérée, de plus de 150 emplois vaudois et de travailleurs déjà précaires, en contradiction avec le principe d'une rémunération digne que le canton vient d'inscrire dans sa Constitution.

En conséquence, la minorité invite le Grand Conseil à :

1. préférer le premier contre-projet (CP1) au second (CP2) lors du choix entre les deux contre-projets ;

2. confirmer cette orientation vers le CP1 dans le vote d'aiguillage entre le projet de loi issu de la motion et le contre-projet préféré ;

3. prendre acte du rapport du Conseil d'État dans le sens des présentes conclusions.

Ainsi, le Grand Conseil demeurera fidèle à la parole donnée lors de la prise en considération de la motion, tout en conciliant l'objectif du zéro émission à l'horizon 2035 avec la préservation d'un secteur fragile et de ses emplois.

Cudrefin, le 18 août 2026

Le rapporteur de minorité:
Thierry Schneiter