

De nouvelles règles pour les taxis

Mise en consultation de l'avant-projet de modification de la loi sur
l'exercice des activités économiques (LEAE)

Département de l'économie et du sport (DECS)

Vendredi 19 mai 2017

Déroulement de la conférence de presse

- **Philippe Leuba, conseiller d'Etat, chef du DECS**
 - Pourquoi modifier la LEAE
 - Phénomène Uber
 - Ce qui va changer de manière pratique
 - Processus
- **Pierre-Antoine Hildbrand, conseiller municipal, Lausanne, directeur de la sécurité et de l'économie**
 - Un exemple concret: la Ville de Lausanne

Pourquoi modifier la LEAE?

- **Compatibilité avec le droit fédéral**
- **Réponse au postulat Mathieu Blanc, Marc-Olivier Buffat et consorts**
(Pour une loi/réglementation cantonale du service de transport de personnes)
- **Respecter la ligne fixée par le TF en octobre 2016 et reprise par la Cour constitutionnelle le 4 mai dernier:**
 - Respect de la liberté économique (Constitution fédérale).
 - Accès libre et non discriminatoire au marché (loi fédérale sur le marché intérieur).
 - Concurrence saine (loi fédérale sur la concurrence déloyale).
 - Respect du cadre fédéral posé par la législation sur la circulation routière.
 - Clarification et unification des conditions.
 - Projet équilibré.

Le phénomène Uber

- Développement très rapide de l'économie de partage.
- Mise en relation directe de l'utilisateur et du prestataire.
- Ce nouveau modèle économique bouscule les conditions d'accès à certaines activités, notamment les taxis.
- Uber est ainsi devenu un concurrent sérieux des prestataires «classiques» bien établis.
- Cette évolution est à prendre en compte car elle répond manifestement à une demande.

Mais

- Impact sur la protection des consommateurs.
- Impact sur la couverture sociale des personnes actives dans le cadre de ces nouvelles technologies.
- Impact sur la concurrence.

Le phénomène Uber: l'esprit de la réforme proposée

L'Etat doit accompagner ces changements:

- Apporter un cadre légal adapté à ces innovations.
- Veiller à ne pas mettre en péril les modèles d'affaires traditionnels.
- Respecter les exigences de sécurité publique, de loyauté dans les transactions commerciales et de mise en concurrence loyale des différents acteurs sur le marché du transport de personnes à titre professionnel.

Dès lors

Les restrictions apportées par le projet répondent à un intérêt public prépondérant:

- Préserver l'autonomie communale en matière de réglementation applicable au transport de personnes à titre professionnel.
- Redéfinir et clarifier les règles relatives à l'usage accru du domaine public (laissé à la compétence des communes).

A l'heure actuelle, le canton de Vaud ne connaît pas de législation cantonale sur le transport de personnes à titre professionnel. En effet, ce sont les communes qui sont compétentes pour légiférer et les règlements émis ne concernent que le service des taxis à l'exclusion de toute autre forme de transport de personnes à titre professionnel.

Ce qui va changer de manière pratique (1)

Disparition d'UberPop sur le territoire vaudois: Monsieur et Madame tout le monde ne pourront plus s'improviser chauffeur

En effet, avec le projet mis en consultation:

- les chauffeurs doivent **être au bénéfice d'un permis professionnel** (autorisation de transporter des personnes à titre professionnel; ce permis étant régit par le droit fédéral).

Buts principaux de la mesure:

- Tous les chauffeurs sont soumis aux mêmes conditions.
- Protection du consommateur qui doit pouvoir compter sur un chauffeur de confiance.

Nouveau régime de sanctions

En cas de non-respect des nouvelles dispositions légales

- Amende jusqu'à 20'000.-
- En cas de récidive dans les deux ans, jusqu'à 50'000.-

Pour obtenir un permis professionnel (TPP: transports professionnels de personnes):

- Il faut être au bénéfice du permis B (voiture) depuis une année au moins sans avoir commis d'infraction.
- Un examen théorique complémentaire est nécessaire (40.-).
- Puis un examen pratique est requis (130.-) et en cas de réussite, un nouveau permis sera établi (45.-) avec le code mentionnant le transport professionnel. Total: 215.- sans les frais d'auto-école si nécessaire.

Ce qui va changer de manière pratique (2)

Il subsiste clairement deux catégories de véhicules :

- **Les taxis (taxis A actuels)**
- **Les véhicules de transport avec chauffeurs (VTC) soit tous les autres véhicules et en particulier les véhicules utilisant l'application Uber**

Diffuseurs de courses et conditions d'attribution des courses

- Le diffuseur de courses est un intermédiaire entre un chauffeur et un client, via le téléphone, une application mobile ou autre.
- A ce titre, Uber est un diffuseur de courses comme le central d'appel actif sur l'arrondissement de Lausanne est lui aussi un diffuseur de courses.

Conditions d'attribution des courses

- Pour avoir le droit d'attribuer des courses, le diffuseur de courses ou l'entreprise de transport doit avoir son siège en Suisse. Le but est de faciliter les éventuelles poursuites judiciaires. (Uber a son siège à l'étranger, ce qui rend les éventuelles poursuites pénales très compliquées.)
- Le diffuseur de courses ou l'entreprise de transport devra s'assurer que le chauffeur remplit ses obligations légales (assurances sociales, véhicule en ordre, etc.) avant de lui attribuer des courses. A défaut, il pourra lui-même être poursuivi.

Autorisations

La compétence demeure la même:

- **Ce sont les communes qui délivrent les autorisations**
- **Nouveauté: l'autorisation sera valable pour l'entier du canton pour être compatible avec le droit fédéral.**
- **Les communes pourront toujours prévoir des conditions particulières comme par exemple qui a le droit d'utiliser les couloirs de bus (taxis et Uber ou VTC)**

M. Dupont, chauffeur de taxi a reçu une autorisation de la commune de Morges. Il pourra librement emmener des clients aux 4 coins du canton. Par contre, pour utiliser les couloirs de bus ou les places « TAXI » à Aigle, Nyon ou Lausanne, il devra avoir l'autorisation des communes d'Aigle, Nyon ou Lausanne. Le canton ne s'imisce pas dans la gestion du domaine public des communes.

Le rôle et les compétences des communes?

Deux éléments demeurent

- Elles gardent la compétence de délivrer les autorisations et de prélever les émoluments (taxes).
- Elles continueront entre autres à fixer les tarifs maximaux des courses et la signalétique des véhicules.

Deux éléments nouveaux

- Le canton leur mettra à disposition un ou plusieurs registre(s) informatique(s) pour suivre et gérer les autorisations. Ça se fera de concert avec les communes et le Service des communes et du logement (Le règlement type qui est mis à leur disposition pour créer leur règlement communal sera adapté).
- Les communes devront reconnaître les autorisations délivrées par les autres cantons si elles sont équivalentes aux autorisations vaudoises. Le droit fédéral (LMI) impose cette reconnaissance (Par exemple Zürich l'a prévu dans son nouveau règlement).

Monsieur Dupont est autorisé par la commune de Lausanne. Il effectue une course sur le territoire de la commune de Rougemont et se fait arrêter par la police. Cette dernière pourra facilement vérifier, grâce au registre informatique, que M. Dupont est bien autorisé par la commune de Lausanne.



Processus

L'avant-projet de modification de la LEAE est mis en consultation du 22 mai au 31 août 2017

La documentation est disponible sur le site du Département à l'adresse suivante :

<http://www.vd.ch/autorites/departements/decs/>

Les déterminations doivent parvenir au plus tard le 31 août 2017 par courriel à delphine.rosser-zonca@vd.ch, ou par courrier à l'adresse suivante : Secrétariat Général DECS – Rue Caroline 11 – 1014 Lausanne.

Pour tout renseignement complémentaire, vous pouvez vous adresser à Delphine Rosser Zonca, chargée de missions, DECS, (021/316.60.25 ou par courriel à l'adresse ci-dessus).

Organismes consultés:

DTE, DFJC, DIS, DSAS, DIRH, DFIRE
Service de la promotion économique et du commerce (SPECo)
Chancellerie d'Etat
SAN
Service d'analyse et de gestion financière (SAGEFI)
Secrétariat général de l'Ordre judiciaire vaudois - OJV
Groupe PDC-Vaud Libre AdC, Groupe des Verts (VER), Groupe Libéral-Radical - (PLR), Groupe Socialiste vaudois (SOC), Groupe de l'Union Démocratique du Centre - (UDC), Groupe Vert'Libéral vaudois - (V'L)
Groupe La Gauche POP-solidarités
Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie (CVCI)
Fédération patronale vaudoise (FPV)
Service juridique et législatif (SJL)
Préposée à la protection des données et à l'information Association des communes vaudoises - ADCV
Union des communes vaudoises - UCV

Fédération romande des consommateurs
Fédération vaudoise des entrepreneurs
FVE
Ordre des avocats vaudois (OAV)
Syndicat interprofessionnel – SYNA, Syndicat Unia-Vaud ; Union syndicale vaudoise (USV)
Administration communale d'Aigle, Administration communale de Lausanne, Commune de Leysin, Commune de Rougemont, Commune d'Yverdon-les-Bains, Commune de Coppet, Commune de Morges, Commune de Nyon, Commune de Payerne
Association Sécurité Riviera ASR
Association de communes de la région lausannoise pour le règlement du service des taxis
Service intercommunal des taxis
Union des taxis lausannois
Association suisse des transports routiers ASTAG, section vaudoise
UBER

Pierre-Antoine Hildbrand, conseiller municipal, Lausanne, directeur de la sécurité et de l'économie

Un exemple concret: la Ville de Lausanne

La situation dans l'agglomération lausannoise

- Un règlement valable (RIT) sur le territoire de 12 communes réunies en association, soit 240'000 habitants (Epalinges, Prilly, Pully, Renens, Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens, Bussigny, Belmont-sur Lausanne, Paudex, Le Mont-sur-Lausanne et Lausanne).
- 3 types d'autorisations en vigueur :
 - A : 250 avec usage accru du domaine public (taxis gris)
 - B : 100 sans usage accru du domaine public
 - C : 25 limousines
- Les autorisations « A » sont soumises à un numerus clausus et font l'objet d'une liste d'attente.
- 469 conducteurs possèdent un « carnet », obtenu après examen et sur la base d'exigences fixées par le RIT.

Les limites de la réglementation actuelle (1)

- Le canton de Vaud ne dispose pas à ce jour de cadre cantonal spécifique pour réguler l'activité de chauffeur de taxi : en conséquence, seuls s'appliquent le RIT et les prescriptions fédérales (OTR 2).
- Hormis les infractions de circulation, celles commises contre le RIT (p.ex. exercer sans autorisation) ne sont sanctionnées que d'une amende en Commission de police.
 - l'effet dissuasif (de max 500.- à max 1'000.- en cas de récidive) est donc limité. Ces montants sont plafonnés par l'article 25 de la Loi sur les contraventions.

Les limites de la réglementation actuelle (2)

- Quelques chiffres:
 - ✓ depuis 2015, 464 rapports ont été établis à l'encontre de conducteurs UberPOP pour défaut d'autorisation.
 - ✓ 93 cas de récidives dénoncés.
 - ✓ jusqu'à 150 véhicules UberPOP actifs simultanément certains soirs de fin de semaine.

- Il en découle une situation de concurrence déloyale, opaque du point de vue des assurances sociales et sans garantie officielle pour les usagers.

Les apports d'un cadre législatif cantonal

- L'Association de communes de la région lausannoise salue la mise en œuvre d'un cadre cantonal qui:
 - Mettra fin à une pratique relevant de la concurrence déloyale.
 - Harmonisera les conditions cadres d'exercice de la profession, notamment vis-à-vis des assurances sociales.
 - Garantira l'autonomie communale (et intercommunale) en matière de gestion et de régulation du domaine public (p.ex. en limitant l'accès à un nombre déterminé de véhicules).
 - Offrira une base de données cantonale des conducteurs reconnus.
 - Fera une place aux modes d'exploitation récents de transports de personnes (VTC) et aux technologies les accompagnant.