

AVANT-PROJET DE LOI

modifiant la loi du 31 mai 2005 sur l'exercice des activités économiques (LEAE) et la loi du 25 novembre 1974 sur la circulation routière (LVCR)

et

RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL

sur le postulat Mathieu Blanc et consorts - Pour une loi/réglementation cantonale du service de transport de personnes (15_POS_131)

1 EXPOSÉ DES MOTIFS ET PROJET DE LOI

1.1 Introduction

1.1.1 Contexte

Le développement des nouvelles technologies de l'information et de la communication (TIC) ainsi que l'avènement de l'ère du "tout numérique" bouleversent nos habitudes de consommation, notre manière de rechercher des informations ou encore notre mobilité.

Dans le contexte de la numérisation, on entend beaucoup parler de l'économie de partage qui se caractérise par une mise en relation directe de l'utilisateur et du prestataire. Ce nouveau modèle économique bouscule tant les conditions d'accès à certaines activités (hôtellerie et transports par exemple) que l'utilisation qu'il en est faite par les bénéficiaires. Parmi les nouvelles applications, on peut citer Airbnb et Uber qui sont rapidement devenues des concurrentes sérieuses des prestataires "classiques" bien établis. Si cette évolution est à saluer car elle permet d'utiliser les ressources plus efficacement et de renforcer la concurrence, il ne faut pas perdre de vue qu'elle a également un impact sur la protection des consommateurs ainsi que sur la couverture sociale des personnes actives dans le cadre de ces nouvelles technologies.

Le Conseil d'Etat a déjà répondu à plusieurs interventions parlementaires sur Uber plus particulièrement (Interpellation Michel Miéville – Uber-POP qui paie les charges sociales et assume les responsabilités ! [15_INT_402] ; Interpellation Jean Tschopp et consorts – Uber bénéficie-t-elle d'un régime d'impunité ? [16_INT_513]). Le présent projet de modification de la Loi sur l'exercice des activités économiques (LEAE, RSV 930.01) répond, pour sa part, au postulat Mathieu Blanc et consorts – Pour une loi/réglementation cantonale du service de transport de personnes (15_POS_131).

Compte tenu des enjeux, l'Etat se doit d'accompagner ce changement en offrant un cadre légal adapté à ces innovations tout en veillant à ne pas mettre en péril les modèles d'affaires traditionnels. Le projet proposé tend au respect des exigences de sécurité publique, de la loyauté dans les transactions commerciales et d'une mise en concurrence loyale des différents acteurs sur le marché du transport de personnes à titre professionnel. Les restrictions qu'il apporte répondent à un intérêt public prépondérant et respectent le principe de proportionnalité. Au surplus, il préserve l'autonomie communale en matière de réglementation applicable au transport de personnes à titre professionnel, notamment en ce qui concerne les règles relatives à l'usage accru du domaine public.

Cette révision implique que les acteurs qui ne rempliront pas les conditions ne pourront pas pratiquer l'activité de transport de personnes à titre professionnel. Il s'ensuit que le modèle UberPop, tel qu'il existe actuellement, ne sera plus compatible avec le cadre légal prévu.

1.1.2 Objectif poursuivi

Le présent projet a pour objectif de modifier la loi du 31 mai 2005 sur l'exercice des activités économiques (LEAE) suite à la prise en considération par le Grand Conseil du Postulat Mathieu Blanc et consorts – Pour une loi/réglementation cantonale du service de transport de personnes (15_POS_131). Une nouvelle section III relative au transport de personnes à titre professionnel est ainsi introduite au sein du Titre III de la LEAE.

La mise en œuvre concrète de cette nouvelle réglementation nécessite la création, la tenue et la mise à disposition des communes des registres informatiques cantonaux relatifs à l'activité de transport de personnes à titre professionnel déployée par les taxis et les véhicules de transport avec chauffeur (VTC), aux chauffeurs pratiquant le transport de personnes à titre professionnel (chauffeurs de taxis et chauffeurs de VTC) et aux diffuseurs de courses. Une disposition transitoire prévoit un délai de 2 ans à cet effet.

1.2 Etat des lieux en matière de transport professionnel de personnes

1.2.1 Dans le canton de Vaud

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 (art. 8, al. 1, de la loi cantonale sur la circulation routière [LVCR, RS 741.01]).

Sur son site Internet (<http://www.vd.ch/themes/territoire/communes/affaires-communales/reglements-communaux/reglements-type/>), le Service des communes et du logement a mis à disposition des autorités communales un "Règlement type relatif au service des taxis". Pour être valables, les règlements adoptés par les communes doivent recevoir l'aval du Département des institutions et de la sécurité (DIS). Les communes qui ont adopté un règlement sur le service des taxis sont notamment les suivantes :

Communes	Dates d'approbation
Aigle	07.06.2011
Coppet	14.11.2013
Leysin	11.05.2009
Morges	14.05.1981
Noville	20.12.2013
Nyon	19.06.2007
Payeme	29.01.2010
Penthalaz	14.11.2013
Rougemont	19.12.2011
Yverdon-les-Bains	24.03.2009
Association Sécurité Riviera (Blonay , Chardonne , Corseaux , Corsier-sur-Vevey , Jongny , La Tour-de-Peilz , Montreux , St-Légier-La Chièraz , Vevey , Veytaux)	20.02.2015
Association de Communes de la région lausannoise pour le règlement du service des taxis (Epalinges , Lausanne , Prilly , Pully , Renens , Chavannes-près-Renens , Crissier , Ecublens , Belmont-sur-Lausanne , Paudex , Le Mont-sur-Lausanne , Bussigny-près-Lausanne)	18.09.2015

Source : DIS

La plupart des communes ayant adopté un règlement sur le service des taxis ont repris le règlement type sans en modifier grandement la teneur. Seules l'Association Sécurité Riviera et l'Association de Communes de la région lausannoise se sont notablement écartées du règlement type.

Les compétences communales ont pour effet qu'à chaque limite de commune ou d'association de communes, les taxis sont soumis à une autre réglementation. A titre d'exemple, un chauffeur de taxi qui prend en charge un client à Lausanne pour le conduire à Aigle sera successivement soumis à la réglementation de l'Association de Communes de la région lausannoise, de l'Association Sécurité Riviera, de Noville et enfin d'Aigle.

1.2.2 En Suisse

1.2.2.1 Au niveau fédéral

Réglementation actuelle

Législation sur la circulation routière

Dans son Rapport sur les principales conditions-cadre pour l'économie numérique du 11 janvier 2017, le Conseil fédéral fait état, à son chapitre 5.3.1 (pp. 138-140), de la réglementation actuellement en vigueur pour le transport de personnes dans des véhicules de tourisme relevant du permis de conduire de catégorie B (poids total maximal : 3,5 t ; places maximales : 8 places assises en plus du chauffeur) et du caractère professionnel ou non de cette activité. Le chapitre du rapport précité est très détaillé et particulièrement complet raison pour laquelle il est reproduit ci-après :

Le caractère professionnel de tels transports de personnes est défini par les critères inscrits à l'art. 3, al. 1^{bis}, de l'ordonnance du 6 mai 1981 sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes (OTR 2 ; RS 822.222) :

Sont réputées professionnelles les courses qui sont effectuées régulièrement par un conducteur ou avec un véhicule, dans le but de réaliser un profit économique. Les courses sont régulières si elles sont effectuées au moins deux fois dans des intervalles de moins de seize jours. Le profit économique est réputé réalisé lorsque le prix requis pour la course dépasse les coûts du véhicule et l'indemnisation des dépenses du conducteur.

Le transport de personnes dans des véhicules de location avec chauffeur est aussi considéré comme transport professionnel de personnes (art. 3, al. 1^{er}, OTR 2).

Si l'offre n'est pas réputée transport professionnel, ce sont les prescriptions ordinaires pour les détenteurs d'un permis de conduire de catégorie B (permis de conduire habituel pour les voitures de tourisme) qui s'appliquent. Elles ne seront pas détaillées ici. Si l'offre est qualifiée de transport professionnel, il faut respecter des prescriptions supplémentaires. Celles-ci sont liées au permis de conduire alors nécessaire, à la durée du travail, de la conduite et du repos, et au véhicule de tourisme qui est utilisé pour le transport de personnes.

S'agissant du permis de conduire, les prescriptions prévoient que le chauffeur concerné doit disposer, outre d'un permis de conduire de catégorie B, d'une autorisation pour le transport de personnes à titre professionnel (TPP), autorisation liée notamment au passage d'un examen pratique et théorique supplémentaire³⁴⁰.

S'appliquent également au transport professionnel de personnes les prescriptions relatives à la durée du travail, de la conduite et du repos de L'OTR 2. Lorsque cette dernière ne prévoit pas de réglementation spécifique, c'est la loi sur le travail (LTr) et les ordonnances afférentes³⁴¹ qui s'appliquent. L'OTR 2 établit une distinction entre les salariés et les indépendants, la définition de « salarié » s'allignant en grande partie sur celle du droit des assurances sociales³⁴². S'agissant de la durée du travail et du repos des salariés, l'OTR 2 règle notamment la question de la durée maximale du travail, du travail supplémentaire et de la durée maximale de la conduite³⁴³. Pour les indépendants³⁴⁴, l'ordonnance prévoit notamment aussi une durée maximale de la conduite, mais pas de durée maximale du travail hebdomadaire³⁴⁵. Elle définit par ailleurs les obligations des employeurs, et notamment une obligation de signaler le travail supplémentaire dans un rapport trimestriel³⁴⁶. Sont utilisés pour le contrôle du respect de la durée du travail, de la conduite et du repos : les enregistrements du tachygraphe³⁴⁷ ainsi que les inscriptions dans le livret de travail³⁴⁸, dans les rapports journaliers de l'entreprise³⁴⁹ ou dans les cartes de contrôle³⁵⁰. Le contrôle de la durée du travail et du repos durant les trajets

et dans l'entreprise est régi par l'ordonnance sur le contrôle de la circulation routière (OCCR ; RS 741.013).

Outre les prescriptions relatives à la durée du travail, de la conduite et du repos s'appliquent aussi différentes prescriptions relatives aux véhicules. Celles-ci prévoient que les véhicules des chauffeurs soumis à l'OTR 2 doivent être équipés d'un tachygraphe numérique ou analogique³⁵¹, lequel doit être contrôlé, réparé et recontrôlé par un atelier bénéficiant de l'autorisation correspondante³⁵². Les véhicules doivent également être contrôlés annuellement³⁵³. L'affectation d'un véhicule au transport professionnel de personnes doit par ailleurs être inscrite dans le permis de circulation³⁵⁴.

Certaines des prescriptions précitées ont un cadre légal³⁵⁵, comme la réglementation de la durée de travail et de présence des conducteurs professionnels de véhicules automobiles et de son contrôle efficace³⁵⁶.

Les prescriptions relatives à la circulation routière sont appliquées par les autorités cantonales d'exécution (offices cantonaux de la circulation et services automobiles, polices cantonales et communales et organes d'exécution de l'OTR) en vertu de l'art. 106, al. 2, de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR ; RS 741.01). L'application est coordonnée au niveau intercantonal par l'ARVAG³⁵⁷, l'Association des services automobiles (asa) et la Communauté de travail des chefs des polices de la circulation de la Suisse et de la Principauté du Liechtenstein (CCCS).

³⁴⁰ L'autorisation est accordée lorsque les conditions suivantes sont remplies : conduite régulière d'un véhicule de catégorie B sans retrait de permis (art. 8, al. 4 à 6, OAC) ; exigences médicales (art. 7, al. 1, et annexe 1 OAC, 2^e groupe) ; examen médical réussi (art. 11b, al. 1, let. a, OAC) ; examen théorique complémentaire réussi sur les prescriptions relatives à la durée du travail et du repos (art. 25, al. 3, let. a, OAC) ; examen pratique complémentaire réussi (art. 25, al. 3, let. b, OAC). Pour conserver l'autorisation, il faut en outre se soumettre à un contrôle médical tous les cinq ans jusqu'à la 50^e année, puis tous les trois ans (art. 27, al. 1, let. a, ch. 2, OAC).

³⁴¹ Art. 71 LTR.

³⁴² Art. 2, al. 2, let. c, OTR 2.

³⁴³ Les éléments clés pour les salariés sont les suivants : durée maximale de la semaine de travail (art. 5 OTR 2) : 53 heures dans les entreprises de taxis, sinon 48 heures ; travail supplémentaire (art. 6, al. 1, OTR 2) : 4 heures par semaine en temps normal ; 2 autres heures supplémentaires par semaine en cas d'intense activité de caractère extraordinaire ; 208 heures supplémentaires max. par année civile. Le travail supplémentaire peut être compensé par une rémunération additionnelle ou par un congé (art. 6, al. 3, OTR 2) ; durée journalière et hebdomadaire maximale de la conduite (art. 7 OTR 2) : 9, resp. 45 heures ; pauses : pauses de conduite et de travail (art. 8 OTR 2) ; repos quotidien (art. 9 OTR 2) : 11 heures en temps normal, qu'il est possible de ramener à 9 heures trois fois par semaine ; repos hebdomadaire (art. 11 OTR 2) : au moins 24 heures consécutives que doit précéder ou suivre la période de repos quotidien. En règle générale, le jour de repos doit coïncider avec un dimanche ou un jour férié ; demi-journée de congé hebdomadaire (art. 12 OTR 2) : lorsque la durée du travail est répartie sur plus de 5 matins et après-midis de la semaine ; compensation interdite (art. 13 OTR 2) : pour le repos quotidien, le repos hebdomadaire et la demi-journée de congé hebdomadaire.

³⁴⁴ Cf. définition de l'indépendant à l'art. 2, al. 2, let. b, OTR 2.

³⁴⁵ Les éléments clés pour les indépendants sont les suivants : durée journalière et hebdomadaire maximale de la conduite (art. 7 OTR 2) : 9, resp. 45 heures ; pauses (art. 8, al. 1, OTR 2) : pauses de conduite seulement ; repos quotidien (art. 9 OTR 2) : 11 heures en temps normal, qu'il est possible de ramener à 9 heures trois fois par semaine ; la durée maximale de la semaine de travail (art. 5, al. 1, OTR 2) ne s'applique qu'aux salariés ; repos hebdomadaire (art. 11, al. 4, OTR 2) : en l'espace de deux semaines, 2 jours de repos, chacun de 24 heures consécutives au moins. Entre 2 jours de repos, activité professionnelle de 12 au maximum.

³⁴⁶ Les obligations clés des employeurs sont les suivantes : lorsqu'un salarié accomplit plus de 4 heures supplémentaires en 1 semaine, son employeur est tenu d'en informer l'autorité d'exécution dans un rapport trimestriel (art. 6, al. 2, OTR 2) ; compensation du travail supplémentaire : cf. art. 6, al. 3, OTR 2 ; octroi de jours de repos de compensation pour le travail dominical, cf. art. 11, al. 2, OTR 2 ; octroi d'une demi-journée de congé hebdomadaire : cf. art. 12 OTR 2 ; interdiction de compensation (art. 13 OTR 2) pour le repos quotidien, hebdomadaire et la demi-journée de congé hebdomadaire ; mise à disposition de livrets de travail, disponibles auprès de l'autorité d'exécution (art. 17, al. 5, OTR 2) ; mise à disposition des clés et disques nécessaires à l'utilisation du tachygraphe (art. 22, al. 3, OTR 2) ; établissement d'une liste des conducteurs (art. 22, al. 4, OTR 2) ; surveillance constante du respect des prescriptions relatives à la durée du travail et à la durée du repos ; gestion du registre de la durée du travail de la conduite et du repos (art. 21 OTR 2) ; surveillance de l'utilisation des moyens de contrôle par les salariés (art. 22, al. 2, OTR 2) ; prise en compte des prescriptions en matière de durée du travail et de durée du repos dans la répartition du travail (art. 22, al. 1, OTR 2) ; renseignements aux autorités d'exécution ; autorisation des enquêtes ; conservation, présentation et remise des moyens de contrôle aux autorités d'exécution (art. 23 OTR 2).

³⁴⁷ Ch. 2.4 et art. 15 et 16a OTR 2.

³⁴⁸ Art. 17 et 18 OTR 2.

³⁴⁹ Art. 19, al. 1, OTR 2.

³⁵⁰ Art. 25, al. 4, OTR 2.

³⁵¹ Art. 100, al. 1, let. b et c, et al. 2, 3 et 4, OETV.

³⁵² Art. 101 OETV.

³⁵³ Art. 33, al. 2, let. a, ch. 1, OETV.

³⁵⁴ Art. 80, al. 2, de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière (OAC ; RS 741.51).

³⁵⁵ Il s'agit notamment des prescriptions suivantes : art. 13, al. 4, LCR : « Le Conseil fédéral prescrira le contrôle périodique des véhicules » ; art. 14a, al. 2, let. a, LCR : attestation de l'aptitude à la conduite par un certificat médical ; art. 25, al. 2, let. i, LCR : « Le Conseil fédéral édicte des dispositions sur les appareils servant à enregistrer la durée des courses, la vitesse ou d'autres faits analogues ; il prévoira notamment l'installation de tels dispositifs pour permettre de contrôler la durée du travail des chauffeurs professionnels » ; art. 56 LCR : durée du travail et du repos des conducteurs professionnels : « Le Conseil fédéral règle la durée de travail et de présence des conducteurs professionnels et veille au contrôle efficace du respect des prescriptions ».

³⁵⁶ Art 56 LCR.

³⁵⁷ Groupement intercantonal pour l'exécution de l'ordonnance suisse sur la durée du travail et du repos des conductrices et conducteurs professionnels de véhicules automobiles (OTR 1 et OTR 2).

La loi fédérale sur la concurrence déloyale (LCD, RS 241) vise à garantir, dans l'intérêt de toutes les parties concernées, une concurrence loyale et qui ne soit pas faussée. A ce titre, tout comportement ou pratique commerciale qui est trompeur ou qui contrevient de toute autre manière aux règles de la bonne foi et qui influe sur les rapports entre concurrents ou entre fournisseurs et clients est considéré comme déloyal et illicite. Il s'agit par conséquent d'éviter qu'un acte soit objectivement propre à avantager ou désavantager une entreprise dans sa lutte pour acquérir de la clientèle, ou à accroître ou diminuer ses parts de marché (Arrêt du Tribunal fédéral du 4 septembre 2003 4C.139/2003, consid. 5.1 et les références citées).

Législation sur le marché intérieur

La loi fédérale sur le marché intérieur (LMI, RS 943.02) garantit l'accès libre et non discriminatoire au marché à toute personne ayant son siège ou son établissement en Suisse afin qu'elle puisse exercer une activité lucrative sur tout le territoire suisse. Ces droits ne sont toutefois pas absolus. Ils peuvent en effet être restreints si la restriction s'applique de la même façon à tous les offreurs locaux, qu'elle est indispensable à la préservation d'intérêts publics prépondérants et qu'elle répond au principe de la proportionnalité.

Ainsi, un prestataire de services de transport doit pouvoir exercer son activité dans toute la Suisse. Une limitation de cette faculté ne peut intervenir que si elle est indispensable à la préservation d'intérêts publics prépondérants, qu'elle est proportionnée et non discriminatoire.

Développements futurs

Motion 16.3066 – Philippe Nantermod – Taxis, VTC et Uber. Pour une concurrence plus loyale

Le Conseiller national Philippe Nantermod a déposé une motion en date du 9 mars 2016 dans laquelle il demande que le transport professionnel de personnes ne soit soumis qu'à la Loi fédérale sur la circulation routière (LCR, RS 741.01) et au droit du travail. Il estime que les prescriptions actuelles de l'OTR 2 faussent la concurrence en défaveur des taxis et qu'elles ne sont plus nécessaires en ce qui concerne les objectifs de sécurité attendus.

Dans leur rapport sur les principales conditions-cadre pour l'économie numérique du 11 janvier 2017 précité, les auteurs considèrent qu'une application à la lettre de cette motion impliquerait de sortir un grand groupe de chauffeurs professionnels de l'OTR 2 ce qui conduirait à remettre en question l'existence même de l'OTR 2. Si cette ordonnance devait être supprimée, l'art. 56 LCR devrait au préalable être modifié.

Motion 16.3068 – Fathi Derder – Adapter la loi sur la circulation routière aux nouvelles offres

Le Conseiller national Fathi Derder a déposé une motion en date du 9 mars 2016 dans laquelle il propose une adaptation de la législation fédérale aux nouvelles offres de transport telles qu'Uber. Il estime que les dispositions actuelles ne sont plus adaptées et entraînent des distorsions de la concurrence.

Dans leur rapport sur les principales conditions-cadre pour l'économie numérique du 11 janvier 2017, les auteurs estiment que cette seconde motion laisse davantage de marge de manœuvre pour définir concrètement la nouvelle réglementation.

Avis du Conseil fédéral

Dans ses réponses aux deux motions mentionnées ci-avant, le Conseil fédéral est d'avis qu'une révision des prescriptions relatives au transport de tiers dans des véhicules s'impose compte tenu des nouvelles offres (tantôt professionnelles et tantôt non professionnelles). Il a donc proposé d'accepter tant la motion Nantermod que la motion Derder. Le Conseil national ainsi que le Conseil des Etats ont accepté ces motions fin 2016. Aucun calendrier n'a toutefois été fixé pour examiner les modifications législatives proposées et présenter un projet de révision de la législation en matière de circulation routière. Le Conseil d'Etat suit avec attention les développements au niveau fédéral et adaptera, le cas échéant, le cadre légal cantonal.

1.2.2.2 Dans quelques autres cantons

Dans le canton de Berne ainsi que dans le canton du Valais, l'arrivée d'Uber n'a pas entraîné de modification de leurs législations sur le service de taxis.

Dans le canton de Genève, par contre, le Grand Conseil a adopté, en date du 13 octobre 2016, la Loi sur les taxis et les véhicules de transport avec chauffeur (LTVTC, RSG H 131) qui n'est pas encore entrée en vigueur, notamment en raison d'un recours pendant devant la Chambre constitutionnelle de la Cour de justice du Canton de Genève. Cette nouvelle loi répond à l'arrivée d'Uber dans le canton. Elle entérine l'interdiction d'UberPOP (UberPOP permet à "Monsieur et Madame Tout-le-monde" d'effectuer des courses sans être titulaire d'une autorisation de transport de personnes à titre professionnel. Cela peut potentiellement conduire à une violation de toutes les législations applicables à l'exercice de cette activité) sur sol genevois.

Pour sa part, le canton de Bâle-Ville n'a pas entamé de révision de sa loi sur le service des taxis (Gesetz über den Betrieb von Taxis [Taxigesetz], RS-BS 563.200) suite à l'arrivée de Uber sur son sol. Dans une réponse à une question écrite du député Stephan Mumenthaler "Uber als Pseudo-Taxi", le Conseil d'Etat bâlois s'est borné à répondre qu'Uber n'entrait pas dans le champ d'application de la législation bâloise sur les taxis. Néanmoins, une pétition visant à interdire Uber sur

sol bâlois a été déposée. Les pétitionnaires invoquent une violation de la LCR, de la LTV, de l'OTR 2, de la LAVS ainsi que le fait qu'un risque de sécurité pour les chauffeurs, les clients et la population existe. La pétition a été remise au Conseil d'Etat en date du 20 avril 2016.

Enfin, le canton de Zurich a également entamé un processus législatif au sujet des taxis. Le projet de loi fait écho à la " Motion KR-Nr. 113/2013 betreffend kantonale Regulierung für liberalisierten Taximarkt " qui demandait l'intervention du Conseil d'Etat au vu de la baisse de la qualité des services, de la connaissance des itinéraires et de la langue allemande notamment. L'arrivée d'Uber n'est pas un argument puisque le projet de loi ne s'appliquera qu'aux taxis. Le projet a été remis au Parlement zurichois en date du 17 février 2016.

1.3 Révision de la Loi sur l'exercice des activités économiques (LEAE)

1.3.1 Généralités

Pour donner suite au postulat Blanc et consorts précité, un projet de loi en matière de transport de personnes à titre professionnel a été établi. Le projet est fondé plus particulièrement sur les trois orientations suivantes :

- a) les nouvelles dispositions légales doivent définir, de manière synthétique, les conditions d'accès à l'activité de transport de personnes à titre professionnel en veillant à la sécurité publique et à la protection des consommateurs ;
- b) l'autonomie communale, notamment en ce qui concerne l'usage accru du domaine public, doit être préservée ;
- c) les nouvelles dispositions légales sont introduites dans la Loi sur l'exercice des activités économiques (LEAE). Cette intégration dans une loi déjà existante présente l'avantage de pouvoir appliquer aux chauffeurs, entreprises de transport de personnes à titre professionnel ou diffuseurs de courses, les sanctions prévues par cette loi (art. 99 LEAE et son renvoi à la loi sur les contraventions). Celles-ci sont plus dissuasives que celles qui prévalent actuellement dans les règlements communaux. Les instruments répressifs existants permettent de :
 - Retirer provisoirement ou définitivement une autorisation accordée ;
 - Prononcer des amendes maximales de Fr. 20'000.- lors d'une première infraction et de Fr. 50'000.- en cas de récidive.

La compétence des communes de sanctionner les contraventions municipales à la LEAE figure d'ores et déjà à l'article 89 LEAE. Quant aux contraventions de droit cantonal, elles sont de la compétence des préfets. Ce système, validé tant par le Service législatif et juridique de l'Etat (SJL) que par le Grand Conseil, a fait ses preuves. Ces compétences s'appliqueront dès lors également à la nouvelle section III de la LEAE.

1.3.2 Commentaire du projet de loi, par articles

1.3.2.1 Article 4, lettre m, LEAE

L'ajout de la lettre m découle de la systématique de la loi qui énumère les activités soumises à autorisation.

1.3.2.2 Article 20, alinéa 2, LEAE

L'adaptation de l'alinéa 2 découle du fait que le prélèvement des émoluments est effectué par les communes. Elle introduit la base légale formelle nécessaire permettant, au besoin, de créer une disposition réglementaire (cf. Règlement du 22 février 2006 d'application de la loi du 31 mai 2005 sur l'exercice des activités économiques [RLEAE, RSV 930.01.1]) relative au montant ou au pourcentage des émoluments qui doit être affecté au développement et à la maintenance des outils informatiques.

1.3.2.3 Article 74a LEAE, sous-section I, dispositions générales, principes

Ce premier article de la nouvelle section III introduite au sein du Titre III de la LEAE intitulée " Transport de personnes à titre professionnel " énumère les activités soumises à autorisation communale. Ainsi, pour pouvoir exercer les activités énumérées ci-dessous, une autorisation communale doit impérativement être délivrée. Il s'agit de l'activité :

- de chauffeur pratiquant le transport de personnes à titre professionnel au sens du droit fédéral ;
- de transport de personnes à titre professionnel exercée, dans le but de réaliser un profit économique régulier, par les taxis et les véhicules de transport avec chauffeur (VTC) que ce soit à titre individuel ou sous la forme d'une entreprise ayant son siège en Suisse ;
- des diffuseurs de courses ayant leur siège en Suisse ;

Cette disposition relate, au surplus, les types de véhicules soumis à la réglementation (véhicules automobiles des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens de l'art. 11 al. 1, al. 2, let. a, b, c OETV utilisés pour le transport de personnes à titre professionnel).

La notion " à titre professionnel " correspond à celle figurant dans les ordonnances fédérales (art. 3 OTR 2 et art. 25 OAC).

L'activité doit être régulière et effectuée dans le but de réaliser un profit économique. Conformément à l'art. 3, al. 1bis, OTR 2, les courses sont considérées comme régulières si elles sont effectuées au moins deux fois dans des intervalles de

moins de seize jours. Quant au profit économique, il est réputé réalisé lorsque le prix requis pour la course dépasse les coûts du véhicule et de l'indemnisation des dépenses du conducteur. Il s'en suit que si les courses effectuées ne sont pas régulières et/ou qu'il n'y a pas de but de réaliser un profit économique (par exemple le covoiturage), l'activité n'est pas soumise aux nouvelles dispositions de la LEAE.

1.3.2.4 Article 74b LEAE, chauffeurs

Ad alinéa 1 :

Le droit fédéral régit les conditions à remplir afin qu'un chauffeur soit autorisé à transporter des personnes à titre professionnel. Ainsi, le chauffeur doit être au bénéfice d'un permis de conduire de la catégorie B (le permis de conduire " traditionnel ") et doit au surplus avoir obtenu le permis B121. Pour obtenir ce second permis, les candidats doivent effectuer un examen théorique et pratique supplémentaire en complément du " traditionnel " permis de conduire, fournir un extrait du casier judiciaire et passer un examen médical (art. 25, al. 1, 3 et 5 OAC).

Le présent projet prévoit donc des conditions identiques pour tous les chauffeurs (taxi ou VTC) et signifient la " mort " d'UberPop (soit le transport de personne par tout un chacun) dans le canton de Vaud.

Ad alinéa 2 :

L'autonomie communale est préservée. Les communes pourront toujours soumettre leur autorisation à la réalisation d'autres conditions. Ces conditions complémentaires doivent néanmoins être compatibles avec la LMI.

1.3.2.5 Article 74c LEAE, taxis et véhicules de transport avec chauffeur (VTC)

Ad alinéa 1 :

Cet alinéa définit l'activité de taxi. Celle-ci se caractérise notamment par le fait qu'elle doit offrir une complémentarité au service public, qu'elle bénéficie de l'usage accru du domaine public accordé par la commune ainsi que de la possibilité de sillonner les rues à la recherche de clients et de se faire héler par ceux-ci. Le projet de loi prévoit également que cette activité entraîne l'affiliation à un ou plusieurs diffuseurs de courses si le règlement communal le prévoit.

A l'heure actuelle, en ville de Lausanne, certains taxis effectuent d'ores et déjà quelques courses Uber durant leurs heures creuses. Pour ce faire, ils ont dû s'affilier à deux diffuseurs de courses (inscription sur l'application Uber en plus de leur affiliation à un central téléphonique prévu par le règlement communal). Il ne s'agit donc que d'une codification de la pratique.

Ad alinéa 2 :

Si les critères énoncés à l'alinéa 1 ne sont pas cumulativement remplis, il s'agit d'une activité de véhicule avec chauffeur (VTC). Le fait que les VTC doivent être commandés ou réservés à l'avance comme prévu dans la législation genevoise n'a pas été retenu en raison des développements futurs potentiels. En effet, si, par exemple, une entreprise sous-loue des places de parc privées pour y garer ses VTC et qu'un utilisateur, grâce à la géolocalisation de son téléphone, peut voir apparaître sur l'écran de son smartphone les véhicules disponibles et se rendre directement vers celui qu'il souhaite utiliser, on ne peut pas parler de véhicule réservé à l'avance et pourtant cette activité doit entrer dans le champ d'application de la LEAE.

1.3.2.6 Article 74d LEAE, diffuseur de courses

Cet article définit la notion de diffuseur de courses. Il s'agit de toute personne physique ou morale qui, dans le but de réaliser un profit économique régulier, sert d'intermédiaire entre un chauffeur et un client. Le moyen par lequel les deux parties sont mises en contact (transmission téléphonique, informatique ou autre) importe peu.

1.3.2.7 Article 74e LEAE, conditions d'attribution des courses

Ad alinéa 1 :

Seules les entreprises de transport de personnes à titre professionnel et les diffuseurs de courses ayant leur siège en Suisse peuvent attribuer et/ou effectuer des courses sur le territoire vaudois. Cette exigence a pour objectif de pouvoir dénoncer plus facilement les infractions réalisées et de pouvoir rechercher plus facilement les auteurs puisqu'ils ont leur siège en Suisse.

Ad alinéa 2 :

Cet alinéa reprend l'art. 27 de la législation genevoise relatif à l'attribution des courses. Les entreprises de transport de personnes à titre professionnel ainsi que les diffuseurs de courses doivent vérifier que les chauffeurs sont bien aptes à exercer le transport de personnes à titre professionnel et que leur véhicule est conforme aux prescriptions en vigueur. Tant le diffuseur de courses que l'entreprise de transport à titre professionnel sont responsables aux yeux de la loi. Il leur est néanmoins loisible de conclure une convention entre eux réglant quel intervenant se charge de vérifier la réalisation de toutes les conditions puis d'en donner décharge à l'autre.

Les domaines qui devront notamment être examinés sont ceux qui découlent du droit fédéral à savoir le fait que les chauffeurs sont bien au bénéfice d'une autorisation de transporter des personnes à titre professionnel (permis B121), que

leur temps de repos est respecté, que leur véhicule est conforme (état du véhicule, immatriculation, assurances, enseigne lumineuse si c'est un taxi, etc.), qu'il a bien contracté une assurance responsabilité civile pour le transport de personnes à titre professionnel, que le paiement des charges sociales est bien en règle, etc.

1.3.2.8 Article 74f LEAE, sous-section II, des autorisations, principes

Ad alinéa 1 :

Cet alinéa prévoit quelle est la commune compétente pour délivrer les autorisations aux chauffeurs, aux sociétés individuelles ou aux entreprises de taxis ou de véhicules avec chauffeur (VTC) exerçant l'activité de transport de personnes à titre professionnel ainsi qu'aux diffuseurs de courses. La disposition prévoit des fors alternatifs afin de couvrir toutes les éventualités. Toutefois, les fors alternatifs pourraient engendrer un " tourisme " de la part des chauffeurs, des entreprises de transport de personnes à titre professionnel et des diffuseurs de courses si les communes ne prévoient pas des émoluments identiques.

Ad alinéa 2 :

Avant la délivrance des autorisations, la commune compétente devra s'assurer que le requérant s'acquitte correctement de ses obligations en matière d'assurances sociales. Cette information pourra être obtenue auprès de la caisse de compensation concernée.

Ad alinéa 3:

Afin d'être compatible avec la LMI et la LCD, les autorisations délivrées par une commune sont valables sur l'entier du territoire cantonal. Seules les restrictions purement communales, comme par exemple l'usage accru du domaine public, ne sont pas valables sur l'entier du territoire cantonal.

Exemple : Monsieur Dupont souhaite exercer l'activité de transport de personnes à titre professionnel en tant que taxi. Il requiert les autorisations nécessaires auprès de la commune de Morges qui les lui délivre. Ses autorisations de transporter des personnes à titre professionnel sont valables sur l'entier du territoire cantonal. Par contre, son autorisation d'emprunter les voies de bus ainsi que de parquer son véhicule sur les cases " taxis " n'est valable que sur le territoire de la commune de Morges. S'il souhaite pouvoir bénéficier de ces prérogatives en ville de Lausanne, il devra demander l'autorisation idoine à l'Association de Communes de la région lausannoise et s'acquitter de l'émolument y relatif.

1.3.2.9 Article 74g LEAE, registres des autorisations

S'agissant des registres, le canton devra, dans les deux ans dès l'entrée en vigueur de la présente modification législative, mettre à la disposition des communes les outils informatiques nécessaires afin qu'elles puissent introduire les données relatives aux autorisations délivrées aux chauffeurs, aux raisons individuelles ou personnes morales exerçant l'activité de transport de personnes à titre professionnel (qu'il s'agisse de taxis ou de VTC) ainsi qu'aux diffuseurs de courses.

Compte tenu du fait que les autorisations délivrées sont cantonales, il se justifie que chaque commune puisse introduire dans un registre unique les autorisations qu'elle délivre et en contrepartie, qu'elle puisse visualiser les autorisations d'ores et déjà délivrées par une autre commune. Les autorités cantonales concernées, à savoir le SCL et la Police cantonale du commerce (PCC), bénéficieront également d'un accès à ces registres.

1.3.2.10 Article 74h LEAE, règles communales

Ad alinéa 1 :

Cet article réserve la compétence des communes pour régler en particulier l'utilisation accrue du domaine public, les émoluments, la signalétique des taxis et des VTC. La lettre f de cet article leur permet en outre de définir, pour leur territoire, toutes les règles nécessaires à l'exercice de l'activité de transport de personnes à titre professionnel sur leur sol. Les règles communales devront néanmoins respecter la LMI ainsi que la LCD.

Pour aider les communes dans cette tâche, l'actuel " règlement type concernant le service des taxis " est adapté à la nouvelle législation et sera mis à leur disposition.

Ad alinéa 2 :

La LMI prévoit non seulement une accessibilité uniforme au marché intra-cantonal pour tous les acteurs mais également un accès identique en matière inter-cantonale. Fort de ce constat, il se justifie d'introduire une reconnaissance facilitée, par les communes, des autorisations délivrées dans un autre canton tout comme le canton de Zürich l'a fait (§15 Anerkennung auswärtiger Taxiausweise [Taxigesetz]). Les communes conservent néanmoins une certaine latitude de jugement afin de déterminer si l'autorisation délivrée par un autre canton est équivalente, en termes d'exigences requises, avec celle de notre canton. Si tel n'est pas le cas, les communes sont en droit d'exiger que le requérant fournisse tout document nécessaire respectivement qu'il satisfasse à toutes les conditions requises pour l'exercice de l'activité de transport de personnes à titre professionnel prévues par le droit fédéral, cantonal et communal avant de lui délivrer les autorisations demandées.

1.3.2.11 Article 8 LVCR, autorités communales

La modification de la LEAE entraîne l'adaptation formelle du champ d'application de cette disposition. Au surplus, l'art. 20, alinéa 2, OCR ayant été abrogé, la référence au dit alinéa est supprimée.

1.3.3 Consultation

[Ici seront décrits les résultats de la consultation]

2 RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

2.1 Rappel du postulat

L'arrivée dans le canton de Vaud, et à Lausanne en particulier, de la société UBER en tant que nouvel acteur dans le service du transport de personnes avec chauffeur suscite un large débat.

Ce nouvel acteur propose différents types de services et de prises en charge par le biais d'applications téléchargeables sur ordinateur et sur smartphone : UBER X, UBER Pop, UBER Black.

Face à la problématique nouvelle, de nombreux cantons et villes suisses ont révisé, révisent ou envisagent de réviser leurs législations. C'est ainsi que le canton de Genève revoit actuellement l'intégralité de sa législation cantonale. Le canton de Zoug dispose également d'une réglementation cantonale nouvelle, comme le canton de Bâle-Ville, de tendance très libérale. Le canton de Zürich envisage également de reprendre la législation de Zürich-Ville – assez libérale en la matière également.

Dans le canton de Vaud, la réglementation sur le service des taxis est exclusivement communale. Quant à la législation fédérale, elle se borne à formuler quelques conditions de base dans l'Ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes (OTR 2), en particulier sur la nécessité de disposer d'un permis B-121 pour les transporteurs professionnels, l'immatriculation du véhicule pour transport professionnel et l'intégration d'un tachygraphe pour le contrôle du temps de travail.

Compte tenu des évolutions technologiques et de la mobilité de nos concitoyens, il paraît nécessaire de s'inspirer des solutions législatives libérales adoptées, ou en cours d'adoption, par des cantons également concernés par cette problématique, pour que le canton de Vaud se dote également d'une loi-cadre générale s'appliquant dans l'ensemble du canton.

En effet, les réglementations communales en la matière sont diverses, parfois anciennes et peu pratiques, voire protectionnistes. Il serait d'ailleurs judicieux, dans le cadre de ce postulat, d'établir un état des lieux des différentes réglementations.

Il ne paraît guère crédible, aujourd'hui, de soumettre un service de taxis - et ses clients - à un nombre de réglementations aussi variables que le nombre de communes qu'il traverserait hypothétiquement. Ces réglementations communales ou intercantionales diverses aboutissent parfois à des situations absurdes, telles que l'interdiction pour un taxi venant d'un autre canton ou d'une autre commune, mais qui serait venu amener un congressiste à Lausanne, de reprendre au même endroit un client voulant circuler en sens inverse. On peut citer l'exemple d'un client prenant un taxi à Genève pour se rendre au Comité International Olympique (CIO) à Lausanne ; le taxi genevois ayant l'interdiction de reprendre un client à Lausanne, est ainsi contraint de revenir à vide, le client potentiel devant attendre un autre taxi — lausannois. Ce protectionnisme communal ou intercantonal ne peut que nuire à la mobilité de nos concitoyens ainsi qu'à l'attractivité et à l'efficacité du service de taxis, voire de l'accueil hôtelier touristique de notre canton ou de notre région.

La problématique est encore plus évidente dans la région lausannoise, dont l'Association intercommunale compétente en matière de taxis regroupe 13 communes, pas forcément homogènes ou unanimes quant aux solutions à apporter pour le service de taxis. Le regroupement des taxis, par exemple en gare de Lausanne, crée une situation monopolistique et protectionniste guère conforme à la liberté économique, et surtout peu compatible avec la demande accrue de nos concitoyens. Nombreux sont ceux qui se plaignent (à tort ou à raison) de la mauvaise qualité du service, voire de son coût. Il paraît donc nécessaire d'adapter les structures et les conditions d'exercice de la profession de taxi, de garantir un service simple, rapide, fiable et moins cher, assurant également des règles de concurrence loyales, claires et objectives pour tous les acteurs.

Nul ne contestera en effet que le service de taxis est un moyen complémentaire au spectre des transports privés et publics existants. Cela vaut notamment pour les personnes à mobilité réduite ou les personnes souhaitant se déplacer sans leur véhicule privé, par exemple pour des raisons de sécurité (respect du taux d'alcoolémie, état de santé, fatigue, médicaments, etc.). Le service de taxis ne saurait s'opposer par principe à celui des transports publics. Si, aujourd'hui, seul un pourcent de la population environ utilise le service des taxis, il est permis de considérer que ce marché, notamment par l'arrivée d'un nouvel acteur économique, est susceptible de se développer largement.

Une réglementation qui concernerait l'ensemble du canton, et si possible compatible avec le canton voisin qui dispose d'un aéroport — à savoir Genève — permettrait d'assurer un service de taxis général et homogène sur l'ensemble du territoire sans privilégier les petites courses limitées à des trajets urbains.

Ce développement devrait toutefois se limiter à adopter des règles qui visent la protection du public, le maintien d'un service de taxis efficace et la sécurité des personnes transportées. Dans ce cadre, certaines dispositions réglementaires protectionnistes et préservant des droits acquis, mais sans réelle pertinence, telles qu'un prix de redevance élevé, l'exigence de la connaissance des rues d'une ville (alors que tous les véhicules sont désormais équipés d'un GPS), ou encore la multiplication du type de licence (A-B-C, etc.) devraient être supprimées.

Du point de vue de la sécurité des clients et des usagers, une activité commerciale de taxi sans contrainte légale n'est pas

envisageable non plus ; on pense notamment à l'état du véhicule, au respect des dispositions fédérales quant à l'exigence d'un permis de transporteur professionnel, d'immatriculation professionnelle du véhicule et d'intégration d'un tachygraphe ; on peut également ajouter l'exigence d'une assurance responsabilité civile passagers et conducteur particulière, d'un bilan de santé, d'une limite d'âge, voire de conditions de pratique (5 ans dès l'obtention du permis de conduire) par exemple.

Ce type de réglementation pourrait également distinguer deux types de services de transport de personnes : une catégorie (type A) service public portant un signe distinctif de taxi, permettant d'utiliser notamment les voies expressives et les places de parc communales prévues à cet effet, voire disposant de privilèges pour l'accès à certains édifices publics (gare, aéroport ou aérodrome, musée, installations sportives, manifestations, etc.) ou de prendre des clients qui les hèlent. Compte tenu de l'usage accru du domaine public, cette typologie pourrait être soumise à une redevance et elle pourrait relever essentiellement de la réglementation communale.

Une autre catégorie regrouperait d'autres chauffeurs professionnels ou occasionnels, mais ne bénéficiant pas des mêmes prérogatives.

En résumé, les exigences posées par la réglementation doivent être simples, rapides, efficaces et non dissuasives. Elles doivent viser en priorité le maintien d'un " service public de taxis " utile à toutes et tous, ainsi que la clarification des règles de concurrence sans privilégier un acteur monopolistique ou non par rapport à d'éventuels concurrents.

Au vu de ce qui précède, nous demandons au Conseil d'Etat d'étudier la possibilité de rédiger une Loi cantonale permettant d'ouvrir, garantir et sécuriser le marché du transport professionnel ou occasionnel par taxi. Dans ce cadre, le Conseil d'Etat est également invité à étudier les différentes variantes de réglementations possibles, l'une consistant par exemple à transmettre aux communes, non seulement des compétences réglementaires, mais également de façon exclusive la compétence de délivrer des autorisations et des compétences de surveillance de l'activité des taxis (Catégorie A). Une autre variante pourrait consister à laisser la question de la surveillance et de l'octroi des autorisations à l'échelon communal, soit des compétences coordonnées canton-commune.

2.2 Procédure

Le postulat a été déposé au Grand Conseil et renvoyé à l'examen d'une commission le 25 août 2015.

La commission du Grand Conseil s'est réunie le 15 décembre 2015 et a conclu à une prise en considération du postulat et à son renvoi au Conseil d'Etat. Le 19 janvier 2016, le plénum du Grand Conseil s'est rallié aux conclusions de la commission avec quelques avis contraires.

2.3 Réponse du Conseil d'Etat

Le texte proposé uniformise les conditions pour les acteurs du marché tout en laissant aux communes la compétence de délivrer les autorisations comme c'est déjà le cas actuellement. Au surplus, les autorités communales conservent également leur faculté de prévoir des conditions complémentaires pour autant qu'elles demeurent compatibles avec le droit fédéral. Par conséquent, le présent projet donne pleinement suite au postulat en intégrant une nouvelle section relative au transport professionnel de personnes dans la LEAE. La réglementation proposée vise à garantir le respect du droit fédéral, la loyauté dans les affaires en encourageant une concurrence saine, l'autonomie communale ainsi que la protection du consommateur.

En conclusion, le Conseil d'Etat considère avoir donné la suite qu'il convient au dit postulat en proposant un projet de loi réglementant le transport de personnes à titre professionnel.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le XXXX 2017

Le Président Le Chancelier

P.-Y. Maillard V. Grandjean

3 CONSEQUENCES

3.1 Constitutionnelles, légales et réglementaires (y.c. eurocompatibilité)

La loi sur l'exercice des activités économiques (LEAE) est modifiée. De plus, l'ajout de la nouvelle "Section III Transport de personnes à titre professionnel" entraîne une modification formelle de l'art. 8 de la loi cantonale sur la circulation routière (LVCR, RSV 741.01).

Le règlement d'application de la loi sera adapté dans la mesure utile. Un texte sera proposé au Conseil d'Etat.

Le présent projet implique également une modification du "Règlement type concernant le service des taxis". Les modifications seront discutées avec les représentants communaux.

3.2 Financières (budget ordinaire, charges d'intérêt, autres)

La détermination, le prélèvement et l'encaissement d'émoluments demeurent de la compétence des communes comme c'est le cas actuellement.

La mise à disposition des communes des registres informatiques cantonaux relatifs à l'activité de transport de personnes à titre professionnel déployée par les taxis et les véhicules de transport avec chauffeur (VTC), aux chauffeurs pratiquant le transport de personnes à titre professionnel et aux diffuseurs de courses (voir chiffre 10 ci-dessous) fera l'objet d'un exposé des motifs et projet de décret ultérieur. Il est à noter qu'une partie des émoluments encaissés par les communes serviront, conformément à l'art. 20 LEAE, au développement et à la maintenance des outils informatiques ainsi qu'aux frais administratifs que le canton pourrait devoir supporter en lien avec la délivrance des autorisations.

3.3 Conséquences en terme de risques et d'incertitudes sur les plans financier et éc

Néant.

3.4 Personnel

La Police cantonale du commerce (PCC) est en charge de la surveillance de l'application de la LEAE. Au surplus, elle disposera d'un accès aux registres informatiques. En l'état, cette modification législative n'apparaît pas avoir de conséquences quant au personnel. Si nécessaire, les besoins en personnel seront traités dans le cadre de l'EMPD lié à la création des registres informatiques et à la surveillance que ces registres pourraient engendrer pour la PCC.

3.5 Communes

Les tâches des communes ne sont pas modifiées en vertu du présent projet. Elles délivreront, comme elles le font actuellement, les autorisations et encaisseront les émoluments notamment. Elles continueront à dénoncer les éventuelles infractions à la LEAE qu'elles constatent.

3.6 Environnement, développement durable et consommation d'énergie

Néant.

3.7 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Néant.

3.8 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA

Néant.

3.9 Découpage territorial (conformité à DecTer)

Néant.

3.10 Incidences informatiques

Conformément à ce qui a été exposé ci-avant, les besoins concrets découlant de la mise en œuvre des registres des autorisations seront établis dans les deux ans suivant l'entrée en vigueur de la présente modification de la LEAE.

Ces crédits ne seront pas compensés.

3.11 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Néant.

3.12 Simplifications administratives

Néant.

3.13 Protection des données

Néant.

3.14 Autres

Néant.

4 CONCLUSION

Fondé sur ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil d'adopter :

- le projet de loi modifiant la loi du 31 mai 2005 sur l'exercice des activités économiques (LEAE) ;
- le rapport sur le postulat Mathieu Blanc et consorts - Pour une loi/réglementation cantonale du service de transport de personnes (15_POS_131).

Texte actuel

Projet

PROJET DE LOI
modifiant la loi du 31 mai 2005 sur l'exercice des activités
économiques (LEAE) et la loi du 25 novembre 1974 sur la
circulation routière (LVCR)

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu...

décète

Article premier

¹ La loi du 31 mai 2005 sur l'exercice des activités économiques (LEAE) est modifiée
comme il suit :

Texte actuel

TITRE I DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Art. 4 Activités soumises à autorisation

¹ La loi soumet également à autorisation les activités suivantes :

- a. activités à risques au sens de la législation fédérale sur les guides de montagne et les organisateurs d'autres activités à risque ;
- b. enseignement des sports de neige aux personnes âgées de moins de 18 ans révolus (ci-après : mineurs) ;
- c. exploitation d'une entreprise ou d'une école qui propose les activités prévues à la lettre b du présent article ;
- d. ...
- e. vente aux enchères publiques volontaire d'objets mobiliers ;
- f. ...
- g. activité à titre professionnel de mandataire visant à la conclusion d'un mariage ou à l'établissement d'un partenariat stable entre des personnes venant de l'étranger ou s'y rendant ;
- h. activité soumise à autorisation en vertu de la loi fédérale sur le commerce itinérant ;
- i. octroi de crédit à la consommation et courtage en crédit au sens de l'article 39 de la loi fédérale sur le crédit à la consommation , ainsi que prêt sur gages et achat professionnel a réméré ;
- j. commerce d'occasions ;
- k. exploitation d'appareils automatiques mis à disposition du public contre finance ;
- l. vente en détail de tabac.

TITRE II REGISTRE DES ENTREPRISES

TITRE III ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES SOUMISES À
AUTORISATION

Chapitre I Procédure d'autorisation

Art. 20 Emoluments

¹ Le Conseil d'Etat fixe par voie réglementaire le tarif des émoluments destinés à couvrir les frais effectifs, liés au travail de l'administration occasionné par l'octroi, le renouvellement, le retrait et le refus d'autorisations.

² Il peut prévoir l'affectation de toute ou partie de ces émoluments au développement et à la maintenance des outils informatiques destinés à la gestion des autorisations.

Projet

TITRE I DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Art. 4 Activités soumises à autorisation

¹ La loi soumet également à autorisation les activités suivantes :

- a. sans changement ;
- b. sans changement ;
- c. sans changement ;
- d. sans changement ;
- e. sans changement ;
- f. sans changement ;
- g. sans changement ;
- h. sans changement ;
- i. sans changement ;
- j. sans changement ;
- k. sans changement ;
- l. sans changement ;
- m. transport de personnes à titre professionnel.

TITRE II REGISTRE DES ENTREPRISES

TITRE III ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES SOUMISES À
AUTORISATION

Chapitre I Procédure d'autorisation

Art. 20 Emoluments

¹ Inchangé

² Il peut prévoir l'affectation de tout ou partie des émoluments cantonaux ou communaux au développement et à la maintenance des outils informatiques destinés à la gestion des

	Texte actuel
Chapitre II	Activités relevant de la compétence du canton
Chapitre III	Autorisations délivrées par la préfecture
Chapitre IV	Autorisation délivrée par la commune
<i>SECTION I</i>	<i>COMMERCE D'OCCASIONS</i>
<i>SECTION II</i>	<i>APPAREILS AUTOMATIQUES MIS À DISPOSITION DU PUBLIC CONTRE FINANCE</i>

	Projet
	autorisations.
Chapitre II	Activités relevant de la compétence du canton
Chapitre III	Autorisations délivrées par la préfecture
Chapitre IV	Autorisations délivrées par la commune
<i>SECTION I</i>	<i>COMMERCE D'OCCASIONS</i>
<i>SECTION II</i>	<i>APPAREILS AUTOMATIQUES MIS À DISPOSITION DU PUBLIC CONTRE FINANCE</i>
<i>SECTION III</i>	<i>TRANSPORT DE PERSONNES À TITRE PROFESSIONNEL</i>
<i>Sous-section I</i>	<i>Dispositions générales</i>

Art. 74a Principes

¹ La présente section, ses dispositions d'application ainsi que la délivrance d'une autorisation communale s'applique :

- a. à l'activité des chauffeurs pratiquant le transport de personnes à titre professionnel au sens du droit fédéral ;
- b. à l'activité de transport de personnes à titre professionnel exercée, dans le but de réaliser un profit économique régulier, par les taxis et les véhicules de transport avec chauffeur (VTC) que ce soit à titre individuel ou sous la forme d'une entreprise ayant son siège en Suisse, quelle que soit sa forme juridique ;
- c. à l'activité exercée, dans le but de réaliser un profit économique régulier, par les diffuseurs de courses ayant leur siège en Suisse ;
- d. aux véhicules automobiles des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral utilisés pour le transport de personnes à titre professionnel.

² Le transport de personnes à titre non professionnel, tel que le covoiturage, effectué de manière irrégulière ou sans but de réaliser un profit économique n'est pas soumis à la présente section.

Art. 74b Chauffeurs

¹ Seuls les chauffeurs titulaires d'une autorisation de transporter des personnes à titre professionnel au sens du droit fédéral sont autorisés à exercer l'activité de transport de personnes à titre professionnel.

² Les communes peuvent soumettre l'octroi de leur autorisation à des conditions complémentaires.

Texte actuel

Projet

Art. 74c Taxis et Véhicules de transport avec chauffeur (VTC)

¹ Est considérée comme taxi l'activité de transport de personnes à titre professionnel au sens de l'art. 74a, alinéa 1, lettre b, qui :

- a. offre une complémentarité en matière de service public ;
- b. prend part à un service de piquet 24/24 et 7/7 ;
- c. bénéficie du droit d'usage accru du domaine public accordé par la commune ;
- d. bénéficie du droit de faire usage de l'enseigne "taxi" accordé par la commune ;
- e. bénéficie du droit accordé par la commune de sillonner les rues à la recherche de clients et de se faire héler par ceux-ci ;
- f. doit être affilié à un diffuseur de course si le règlement communal le prévoit et
- g. peut être affilié à plusieurs diffuseurs de courses.

² Est considérée comme étant exercée par des véhicules de transport avec chauffeur (VTC) l'activité de transport de personnes à titre professionnel au sens de l'art. 74a, alinéa 1, lettre b, qui ne remplit pas les conditions énumérées à l'alinéa 1.

Art. 74d Diffuseurs de courses

¹ Est considérée comme diffuseur de courses au sens de l'article 74a, alinéa 1, lettre c, toute personne physique ou morale qui, dans le but de réaliser un profit économique régulier, sert d'intermédiaire entre un chauffeur et un client par le biais de moyens de transmissions téléphoniques, informatiques ou autres.

Art. 74e Conditions d'attribution des courses

¹ Les entreprises de transport de personnes à titre professionnel exploitant des véhicules au sens de l'art. 74a, alinéa 1, lettre d, et les diffuseurs de courses qui n'ont pas leur siège en Suisse ne sont pas autorisés à effectuer ou à attribuer des courses sur le territoire cantonal.

² Les entreprises de transport de personnes à titre professionnel exploitant des véhicules au sens de l'art. 74a, alinéa 1, lettre d, et les diffuseurs de courses ne sont pas autorisés à attribuer des courses sur le territoire cantonal à des chauffeurs :

- a. qui ne sont pas au bénéfice des autorisations et permis nécessaires pour leur activité ;
- b. qui ne respectent pas les exigences du droit fédéral applicables au transport de personnes à titre professionnel ou
- c. qui utilisent des véhicules ne répondant pas aux exigences du droit fédéral, de la présente loi ou de ses dispositions d'application.

Texte actuel

Projet

Sous-section II Autorisations

Art. 74f Principe

¹ Les autorisations pour les activités énumérées à l'art. 74a sont accordées :

- a. pour le chauffeur pratiquant le transport de personnes à titre professionnel, par la commune de domicile ou du lieu de l'activité de celui-ci ;
- b. pour l'activité de transport de personnes à titre professionnel déployée par les taxis et les véhicules de transport avec chauffeur (VTC), que ce soit à titre individuel ou sous la forme d'une entreprise ayant son siège en Suisse, quelle que soit sa forme juridique, par la commune du siège de l'entreprise si l'entreprise a son siège dans le canton ou par la commune du lieu de l'activité de l'entreprise ;
- c. pour les diffuseurs de courses, par la commune du siège du diffuseur si l'entreprise a son siège dans le canton ou par la commune du lieu d'activité.

² Avant la délivrance des autorisations, la commune compétente vérifie l'assujettissement AVS du requérant auprès de la caisse de compensation concernée.

³ Les autorisations accordées par une commune sont valables sur l'entier du territoire cantonal sous réserve des règles communales prévues à l'art. 74h.

Art. 74g Registre des autorisations

¹ Le canton met à disposition des communes les instruments nécessaires à la tenue de registres informatiques cantonaux :

- a. pour l'activité de transport de personnes à titre professionnel déployée par les taxis et les véhicules de transport avec chauffeur (VTC) que ce soit à titre individuel ou sous la forme d'une entreprise ;
- b. pour les chauffeurs pratiquant le transport de personnes à titre professionnel ;
- c. pour les diffuseurs de courses.

Texte actuel

TITRE IV	AUTRES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES
TITRE V	SURVEILLANCE ET VOIES DE DROIT
TITRE VI	DISPOSITIONS PÉNALES ET POURSUITE DES INFRACTIONS
TITRE VII	DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

Art. 101 Dispositions transitoires

¹ Restent valables jusqu'à leur échéance les patentes et autorisations délivrées en application de :

- la loi du 18 novembre 1935 sur la police du commerce ;
- la loi du 22 mai 1984 sur le commerce d'occasions ;
- la loi du 8 novembre 1999 sur l'activité de courtage transnationale visant à la conclusion d'un mariage ou à l'établissement d'un partenariat ;
- la loi du 17 février 1971 sur les guides de montagne et les aspirants-guides ;
- la loi du 26 septembre 1989 sur les maîtres de ski ;
- l'arrêté du 15 décembre 1947 sur les collectes, ventes et manifestations destinées à des oeuvres de bienfaisance ou d'utilité publique.

² Un délai de deux ans dès l'entrée en vigueur de la présente loi est prévu pour la mise en

Projet

Art. 74h Règles communales

¹ Les communes définissent pour leur territoire les règles applicables aux activités énumérées à l'art. 74a relatives :

- à l'utilisation accrue du domaine public ;
- aux examens et autres exigences conditionnant l'activité de chauffeur à titre professionnel ;
- aux tarifs et aux compteurs horokilométriques ;
- aux émoluments, redevances et dépôts ;
- à la signalétique des taxis et des véhicules de transport avec chauffeur ;
- à tout autre domaine nécessitant une réglementation communale.

² Les communes reconnaissent les autorisations délivrées par un autre canton pour autant qu'elles satisfassent aux exigences du droit fédéral, cantonal et communal. Si les autorisations ne sont pas équivalentes, les communes doivent veiller à ce que les conditions manquantes soient remplies avant de délivrer leurs autorisations.

TITRE IV	AUTRES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES
TITRE V	SURVEILLANCE ET VOIES DE DROIT
TITRE VI	DISPOSITIONS PÉNALES ET POURSUITE DES INFRACTIONS
TITRE VII	DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

Art. 101 Dispositions transitoires

¹ Inchangé

² Inchangé

Texte actuel

oeuvre des dispositions relatives aux accompagnateurs en montagne.

Projet

³ Un délai de deux ans dès l'entrée en vigueur de la Section III du Titre III de la présente loi est prévu pour la mise en oeuvre des registres d'autorisation prévus à l'art. 74g.

Art. 2

¹ Les demandes d'autorisations déposées avant l'entrée en vigueur de la loi du xxx modifiant la présente loi, et pour lesquelles une décision d'autorisation n'a pas encore été rendue, sont soumises au nouveau droit.

Art. 3

¹ Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution de la présente loi. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 1, lettre a de la Constitution cantonale et en fixera, par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le .

Texte actuel

Art. 8 Autorités communales

¹ Outre les pouvoirs qui leur sont délégués en vertu de la présente loi, les communes sont compétentes pour réglementer le service des taxis.

² Les communes sont également l'autorité compétente au sens de l'article 20, alinéas 1 et 2 OCR.

Projet

PROJET DE LOI
modifiant la loi du 31 mai 2005 sur l'exercice des activités économiques (LEAE) et la loi du 25 novembre 1974 sur la circulation routière (LVCR)

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu...

décète

Article premier

¹ La loi du 25 novembre 1974 sur la circulation routière (LVCR) est modifiée comme il suit :

Art. 8 Autorités communales

¹ Outre les pouvoirs qui leur sont délégués en vertu de la présente loi, les communes sont compétentes pour réglementer le transport de personnes à titre professionnel au sens de la loi sur l'exercice des activités économiques-LEAE.

² Les communes sont également l'autorité compétente au sens de l'article 20, alinéa 1, OCR.

Art. 2

¹ Les demandes d'autorisation déposées avant l'entrée en vigueur de la loi du xxx modifiant la présente loi, et pour lesquelles une décision d'autorisation n'a pas encore été rendue, sont soumises au nouveau droit.

Art. 3

¹ Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution de la présente loi. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 1, lettre a de la Constitution cantonale et en fixera, par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.

Texte actuel

Projet

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le .