

**ORDRE DU JOUR**

OA = objet adopté sans modification  
 OA+M = objet adopté avec modification  
 RET = objet retiré  
 REF = objet refusé  
 REF-EM = objet refusé à l'entrée en matière  
 TRAITE = objet traité

RENV-T = objet renvoyé par manque de temps  
 RENV-C = objet renvoyé pour complément d'information  
 RENV-SD = objet renvoyé suite débat  
 RENV-COM = objet renvoyé en commission  
 RENV-CE = objet renvoyé au Conseil d'Etat

*Les points 3 et 4 seront traités à 14 heures.*

*Apéritif offert par l'Interprofession du Vacherin Mont-d'Or et les vins du label Terravin à la Buvette, à l'issue des débats.*

Décision	N°		Dept	Rapporteurs maj. + min.	Date de renvoi
	1.	Communications			
	2.	Dépôts			
	3.	(19_HQU_FEV) Heure des questions orales du mois de février 2019, à 14 heures	GC		
	4.	(19_INT_299) Interpellation Florence Bettschart-Narbel - Hôpital Riviera-Chablais : fête d'inauguration ou fête de départ ? (Développement et réponse immédiate)			
	5.	(19_INT_301) Interpellation Eric Sonnay et consorts - Quel est l'avenir du site de Beaulieu ? (Pas de développement)			
	6.	(19_INT_302) Interpellation Marion Wahlen et consorts - Caisses de chômage, point de situation. (Pas de développement)			
	7.	(19_INT_300) Interpellation Cédric Weissert - Chauffards étrangers impunis dans leur pays (Développement)			
	8.	(19_INT_303) Interpellation Stéphane Masson et consorts - Nouvelle ligne CFF entre Lausanne et Genève, pourquoi ne pas étudier l'aménagement d'une gare souterraine au niveau de l'EPFL ? (Développement)			
	9.	(19_INT_304) Interpellation Nicolas Rochat Fernandez et consorts - Réhabiliter/développer l'offre du trafic ferroviaire international nocturne : un moyen alternatif à d'autres types de transports générant moins d'émissions de CO2 ? (Développement)			

**ORDRE DU JOUR**

OA = objet adopté sans modification  
 OA+M = objet adopté avec modification  
 RET = objet retiré  
 REF = objet refusé  
 REF-EM = objet refusé à l'entrée en matière  
 TRAITE = objet traité

RENV-T = objet renvoyé par manque de temps  
 RENV-C = objet renvoyé pour complément d'information  
 RENV-SD = objet renvoyé suite débat  
 RENV-COM = objet renvoyé en commission  
 RENV-CE = objet renvoyé au Conseil d'Etat

Décision	N°		Dept	Rapporteurs maj. + min.	Date de renvoi
	10.	(19_INT_305) Interpellation Vincent Jaques et consorts - Fin de parcours pour l'épicerie mobile de Caritas Vaud : les bénéficiaires resteront-ils au bord du chemin ? (Développement)			
	11.	(19_INT_306) Interpellation Josephine Byrne Garelli et consorts - Pour que le revenu d'insertion ne soit pas seulement une période de recherche de travail infructueuse. (Développement)			
	12.	(19_POS_106) Postulat Denis Rubattel et consorts - Potentiel et développement hydraulique dans le canton de Vaud ? (Développement et demande de renvoi à commission avec au moins 20 signatures)			
	13.	(19_POS_107) Postulat Muriel Thalmann et consorts - Pour un congé maternité, allaitement, parental, adoption... serein et une administration exemplaire et efficace (Développement et demande de renvoi à commission avec au moins 20 signatures)			
	14.	(19_POS_108) Postulat Sylvie Podio et consorts - Stop au harcèlement scolaire (Développement et demande de renvoi à commission avec au moins 20 signatures)			
	15.	(19_INI_012) Initiative Yvan Pahud et consorts au nom du groupe UDC - Pour le climat, réduisons nos émissions de CO2 avec des actes concrets ! Stop à l'importation d'électricité à base de charbon, utilisons nos ressources en énergies renouvelables. (Développement et demande de renvoi à commission avec au moins 20 signatures)			

**ORDRE DU JOUR**

OA = objet adopté sans modification  
 OA+M = objet adopté avec modification  
 RET = objet retiré  
 REF = objet refusé  
 REF-EM = objet refusé à l'entrée en matière  
 TRAITE = objet traité

RENV-T = objet renvoyé par manque de temps  
 RENV-C = objet renvoyé pour complément d'information  
 RENV-SD = objet renvoyé suite débat  
 RENV-COM = objet renvoyé en commission  
 RENV-CE = objet renvoyé au Conseil d'Etat

Décision	N°		Dept	Rapporteurs maj. + min.	Date de renvoi
	16.	(48) Exposé des motifs et projets 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) (Suite des débats) (1er débat)	DEIS.	Butera S. (Majorité), Vuilleumier M. (Minorité)	
	17.	(18_INT_138) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Jean Tschopp et consorts - Les avatars d'Uber	DEIS.		
	18.	(18_INT_120) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation José Durussel - JOJ 2020 ; combien de sites seront-ils encore menacés ?	DEIS.		
	19.	(18_INT_150) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Nicolas Rochat Fernandez et consorts - JO de la jeunesse 2020 : Champion(s) de l'organisation ?	DEIS.		
	20.	(17_INT_724) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation A. Chapalay et consorts - Pourquoi la commune de Château-d'Oex ne peut-elle obtenir l'appui des autorités cantonales pour maintenir un site (Les Monts-Chevreuil) pour pratiquer le ski alpin et le ski de randonnée ?	DEIS.		
	21.	(19_INI_011) Initiative Maurice Mischler et consorts - Pour le climat, taxons les billets d'avion (Développement et demande de prise en considération immédiate)			
	22.	(57) Exposé des motifs et projet de loi modifiant la loi du 7 décembre 2004 sur les fusions de communes (LFusCom) et Projet de décret sur l'incitation financière aux fusions de communes (DIFFusCom) et Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat Nicolas Rochat Fernandez et consorts « pour une réforme du processus et des modalités des fusions de communes » (15_POS_102) (1er débat)	DIS.	Tschopp J.	

**ORDRE DU JOUR**

OA = objet adopté sans modification  
 OA+M = objet adopté avec modification  
 RET = objet retiré  
 REF = objet refusé  
 REF-EM = objet refusé à l'entrée en matière  
 TRAITE = objet traité

RENV-T = objet renvoyé par manque de temps  
 RENV-C = objet renvoyé pour complément d'information  
 RENV-SD = objet renvoyé suite débat  
 RENV-COM = objet renvoyé en commission  
 RENV-CE = objet renvoyé au Conseil d'Etat

Décision	N°		Dept	Rapporteurs maj. + min.	Date de renvoi
	23.	(17_MOT_001) Motion Serge Melly et consorts - Police coordonnée vaudoise : pour une gouvernance et un commandement unifiés	DIS	Baehler Bech A. (Majorité), Carrard J.D. (Minorité)	
	24.	(18_MOT_033) Motion Stéphane Balet et consorts - Pour une mise en place rapide d'un statut unifié pour tous les corps de police du canton de Vaud	DIS	Pahud Y.	
	25.	(18_MOT_034) Motion Fabienne Freymond Cantone et consorts - Pour une uniformité des taxations des interventions policières dans tout le canton	DIS	Pahud Y. (Majorité), Neumann S. (Minorité)	
	26.	(18_INT_180) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Alexandre Rydlo et consorts - Violences, troubles de l'ordre public et perturbations de la circulation des trains par des hooligans du sport - Quel bilan, comment les supprime-t-on et comment répercute-t-on les coûts aux clubs de sport concernés ?	DIS.		
	27.	(18_INT_165) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Nicolas Croci Torti et consorts - Académie de police : est-ce que Savatan bien que ça ?	DIS.		
	28.	(18_INT_151) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Alexandre Démétriadès et consorts - Formation des policier/ères - Quelle importance donnée aux compétences sociales et relationnelles à l'Académie de Savatan ?	DIS.		
	29.	(19_POS_109) Postulat Jérôme Christen et consorts - Croissance démographique : quelles mesures et quelle limite? (Développement et demande de prise en considération immédiate)			

**ORDRE DU JOUR**

OA = objet adopté sans modification

OA+M = objet adopté avec modification

RET = objet retiré

REF = objet refusé

REF-EM = objet refusé à l'entrée en matière

TRAITE = objet traité

RENV-T = objet renvoyé par manque de temps

RENV-C = objet renvoyé pour complément d'information

RENV-SD = objet renvoyé suite débat

RENV-COM = objet renvoyé en commission

RENV-CE = objet renvoyé au Conseil d'Etat

Décision	N°		Dept	Rapporteurs maj. + min.	Date de renvoi
	30.	(19_MOT_078) Motion Pierre-Yves Rapaz et consorts - Moratoire sur la facture sociale aux chiffres connus de 2018 (Développement et demande de prise en considération immédiate)			
	31.	(19_INI_013) Initiative Jean-Michel Dolivo et consorts - Initiative constitutionnelle visant à introduire la motion populaire comme un nouveau droit politique dans la Constitution vaudoise (Développement et demande de prise en considération immédiate)			

Secrétariat général du Grand Conseil

# PAR COURRIEL

Lausanne, le 7 février 2019

Mesdames les Conseillères d'Etat, Messieurs les Conseillers d'Etat,  
Madame la Secrétaire générale, Messieurs les Secrétares généraux,

Nous vous transmettons, ci-joint le tableau des questions orales déposées le mardi 5 février 2019, concernant l'heure des questions du mardi 12 février 2019.

DATE DE LA QUESTION	TITRE DU DEPOT	REF.	DEPT
5 février 2019	Question orale Vincent Keller - La grève du climat est une absence justifiée	19_HQU_184	DFJC
5 février 2019	Question orale Hadrien Buclin - Violation de l'obligation d'informer les locataires avant travaux : quelle réaction des autorités ?	19_HQU_183	DIS
5 février 2019	Question orale Catherine Labouchère - Arrêt du Tribunal administratif du 16.01.19 sur la planification hospitalière : quelles conséquences pour le canton de Vaud ?	19_HQU_179	DSAS
5 février 2019	Question orale Philippe Ducommun - Ma sœur Anne ne voit toujours rien venir.	19_HQU_180	DSAS
5 février 2019	Question orale Philippe Ducommun - Faut-il être étudiant pour être certain de toucher des subsides ?	19_HQU_181	DSAS
5 février 2019	Question orale François Pointet - Valorisation des plats préparés où en sont les services de l'Etat ?	19_HQU_182	DEIS/ DTE/ DSAS
5 février 2019	Question orale Florence Bettschart-Narbel - Restoroutes du Chablais : un M jaune géant remplace-t-il l'emblème du Chablais qu'est le panorama des Dents du Midi ?	19_HQU186	DIRH

DATE DE LA QUESTION	TITRE DU DEPOT	REF.	DEPT
5 février 2019	Question orale Jessica <b>Jaccoud</b> - Suppression d'impôt sur les successions : qu'en pense le Conseil d'Etat ?	19_HQU_185	DFIRE
5 février 2019	Question orale Serge <b>Melly</b> - Vaud profite de EAR, mais dans quelle mesure ?	19_HQU_187	DFIRE

Nous vous présentons, Mesdames les Conseillères d'Etat, Messieurs les Conseillers d'Etat, Madame la Secrétaire générale, Messieurs les Secrétares généraux, nos salutations distinguées.

**Le Secrétaire général**

Igor Santucci

**Annexes**

- *textes des dépôts*



Grand Conseil  
Secrétariat général  
Pl. du Château 6  
1014 Lausanne

## Question orale

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 19.HOU-184

Déposé le : 05.02.19

Scanné le : \_\_\_\_\_

**Art. 112 LGC** Les questions orales, déposées le premier mardi de chaque mois et traitées le mardi suivant devant le GC, portent sur un sujet d'actualité et sur une compétence propre ou déléguée du CE. Elles ne comportent **qu'une seule et unique question**, rédigée de manière **succincte**, et ne dépassent pas 1'000 signes typographiques. Elles ne sont pas développées et peuvent être proposées par un député, un groupe politique ou une commission. Les titres des questions orales sont transmis, pour information, à tous les membres du GC. Lors de leur traitement, les questions orales ne donnent pas lieu à débat.

A la suite de la réponse apportée par le CE, l'auteur de la question est autorisé à formuler une brève question complémentaire, à laquelle le CE, dans la mesure du possible, répond immédiatement.

### Titre de la question orale

La grève du climat est une absence justifiée

### Question posée

Le jeudi 30 janvier dernier, on apprend par voie de presse que les gymnasiens qui ont participé à la grève du climat du 18 janvier 2019 n'ont pas tous été traités à la même enseigne concernant leur absence aux cours suivant de quel gymnase ils étudient. Malgré un appel de la Conférence des Gymnases Vaudois demandant à ne pas mettre de sanction plus sévère que d'habitude, les gymnasiens de Payerne ont été sanctionnés durement. Depuis, la direction du GYB est revenue en arrière. Ce retour ne concerne que les potentiels travaux écrits non effectués. Mais selon les informations du signataire, d'autres gymnasiens grévistes se sont vu sanctionnés d'une « absence injustifiée » aux conséquences potentiellement aussi graves (deux absences injustifiées correspondent à un jour de suspension dans certains gymnases) que l'échec d'un test écrit.

La grève peut-elle dès lors être considérée comme une absence justifiée (par l'urgence climatique) ?

### Nom et prénom de l'auteur :

Keller Vincent

### Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :

### Signature :

### Signature(s) :

**Question orale**

(formulaire de dépôt)

*JP*

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 19.HOU-183

Déposé le : 05.02.19

Scanné le : \_\_\_\_\_

**Art. 112 LGC** Les questions orales, déposées le premier mardi de chaque mois et traitées le mardi suivant devant le GC, portent sur un sujet d'actualité et sur une compétence propre ou déléguée du CE. Elles ne comportent **qu'une seule et unique question**, rédigée de manière **succincte**, et ne dépassent pas 1'000 signes typographiques. Elles ne sont pas développées et peuvent être proposées par un député, un groupe politique ou une commission. Les titres des questions orales sont transmis, pour information, à tous les membres du GC. Lors de leur traitement, les questions orales ne donnent pas lieu à débat.

A la suite de la réponse apportée par le CE, l'auteur de la question est autorisé à formuler une brève question complémentaire, à laquelle le CE, dans la mesure du possible, répond immédiatement.

Titre de la question orale

Violation de l'obligation d'informer les locataires avant travaux : quelle réaction des autorités ?

Question posée

Près de 250 locataires s'opposent actuellement à l'expulsion de leur logement dans les immeubles de l'avenue du Parc-de-la-Rouvraie 4 et de la route d'Aloys-Fauquez 26 à Lausanne. Ces locataires ont notamment lancé une pétition de soutien ayant recueilli plus de 3000 signatures. Ils ont aussi souligné dans les médias que l'obligation pour le propriétaire d'informer et de consulter par écrit les locataires avant des travaux, prévue à l'art. 6 de la L3PL dans le but de protéger les locataires contre des transformations ou rénovations abusives, n'avait pas été respectée par le propriétaire. Comment les autorités cantonales, compétentes en matière d'autorisation de travaux suite à un préavis de la commune, entendent-elles sanctionner cette violation de l'art. 6 de la L3PL ?

Nom et prénom de l'auteur :

Buclin, Hadrien

Signature :



Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :

Signature(s) :



Grand Conseil  
Secrétariat général  
Pl. du Château 6  
1014 Lausanne

WTF ✓

## Question orale

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 19.404.179

Déposé le : 05.07.19

Scanné le : \_\_\_\_\_

**Art. 112 LGC** Les questions orales, déposées le premier mardi de chaque mois et traitées le mardi suivant devant le GC, portent sur un sujet d'actualité et sur une compétence propre ou déléguée du CE. Elles ne comportent **qu'une seule et unique question**, rédigée de manière **succincte**, et ne dépassent pas 1'000 signes typographiques. Elles ne sont pas développées et peuvent être proposées par un député, un groupe politique ou une commission. Les titres des questions orales sont transmis, pour information, à tous les membres du GC. Lors de leur traitement, les questions orales ne donnent pas lieu à débat.

A la suite de la réponse apportée par le CE, l'auteur de la question est autorisé à formuler une brève question complémentaire, à laquelle le CE, dans la mesure du possible, répond immédiatement.

### Titre de la question orale

Arrêt du Tribunal administratif du 16.01.2019 sur la planification hospitalière : quelles conséquences pour le canton de Vaud ?

### Question posée

Le Tribunal administratif fédéral a rendu un arrêt concernant la planification hospitalière genevoise qui pose des principes applicables à tous les cantons, demandant notamment à ce que ceux-ci veillent à l'égalité de traitement entre leur hôpital universitaire, les autres hôpitaux et les cliniques privées pour leur planification hospitalière.

Quelles conséquences aura cet arrêt pour les établissements hospitaliers du canton et dans quel délai ?

### Nom et prénom de l'auteur :

Labouchère Catherine

### Signature :

*Labouchère*

### Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :

### Signature(s) :

①



Grand Conseil  
Secrétariat général  
Pl. du Château 6  
1014 Lausanne

MA

# Question orale

(formulaire de dépôt)

EV

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 19.HOU-180

Déposé le : 05.02.19

Scanné le : \_\_\_\_\_

**Art. 112 LGC** Les questions orales, déposées le premier mardi de chaque mois et traitées le mardi suivant devant le GC, portent sur un sujet d'actualité et sur une compétence propre ou déléguée du CE. Elles ne comportent **qu'une seule et unique question**, rédigée de manière **succincte**, et ne dépassent pas 1'000 signes typographiques. Elles ne sont pas développées et peuvent être proposées par un député, un groupe politique ou une commission. Les titres des questions orales sont transmis, pour information, à tous les membres du GC. Lors de leur traitement, les questions orales ne donnent pas lieu à débat.

A la suite de la réponse apportée par le CE, l'auteur de la question est autorisé à formuler une brève question complémentaire, à laquelle le CE, dans la mesure du possible, répond immédiatement.

## Titre de la question orale

Ma sœur Anne ne voit toujours rien venir.

## Question posée

Le 6 mars 2018, notre collègue Député Bezençon déposait une question orale sur le subside à l'assurance maladie et le délai nécessaire pour une prise de décision par l'OVAM pour l'attribution de cette aide. A cette période le délai était déjà de 6 mois.

Dans sa réponse du 13 mars 2018, le Conseil d'Etat, par la voix de M. Maillard, expliquait avoir une croissance forte des effectifs mais avec un temps de retard de 6 à 8 mois pour atteindre les objectifs. Malgré l'annonce d'environ 74 ETP à fin 2018, le délai pour l'obtention des subsides se monte actuellement à 9 mois, avec toujours les mêmes complications sérieuses pour certains bénéficiaires et une incompréhension totale sur ce manque résultat.

Ma question : Que compte faire le Conseil d'Etat pour trouver enfin une solution à cette situation intolérable ?

Nom et prénom de l'auteur :

Ducommun Philippe

Signature :

Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :

Signature(s) :

(2)



Grand Conseil  
Secrétariat général  
Pl. du Château 6  
1014 Lausanne

N.F.

## Question orale

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 19.400.181

Déposé le : 05.07.19

Scanné le : \_\_\_\_\_

**Art. 112 LGC** Les questions orales, déposées le premier mardi de chaque mois et traitées le mardi suivant devant le GC, portent sur un sujet d'actualité et sur une compétence propre ou déléguée du CE. Elles ne comportent **qu'une seule et unique question**, rédigée de manière **succincte**, et ne dépassent pas 1'000 signes typographiques. Elles ne sont pas développées et peuvent être proposées par un député, un groupe politique ou une commission. Les titres des questions orales sont transmis, pour information, à tous les membres du GC. Lors de leur traitement, les questions orales ne donnent pas lieu à débat.

A la suite de la réponse apportée par le CE, l'auteur de la question est autorisé à formuler une brève question complémentaire, à laquelle le CE, dans la mesure du possible, répond immédiatement.

### Titre de la question orale

Faut-il être étudiant pour être certain de toucher des subsides ?

### Question posée

Suite au délai hors normes nécessaire pour obtenir un subside à l'assurance maladie via l'OVAM, nous avons été informés qu'aucun document attestant de la situation des étudiants ne leur avait été exigé pour le renouvellement de leurs subsides en 2019. L'organisme vaudois aurait d'office renouvelé dans son intégralité cette aide à l'ensemble des étudiants bénéficiaires.

Ma question : Le Conseil d'Etat peut-il nous certifier cet état de fait et nous en donner la raison ?

Nom et prénom de l'auteur :

Ducommun Philippe

Signature :

Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :

Signature(s) :



Grand Conseil  
Secrétariat général  
Pl. du Château 6  
1014 Lausanne

# Question orale

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 19.400.182

Déposé le : 05.07.19

Scanné le : \_\_\_\_\_

**Art. 112 LGC** Les questions orales, déposées le premier mardi de chaque mois et traitées le mardi suivant devant le GC, portent sur un sujet d'actualité et sur une compétence propre ou déléguée du CE. Elles ne comportent **qu'une seule et unique question**, rédigée de manière **succincte**, et ne dépassent pas 1'000 signes typographiques. Elles ne sont pas développées et peuvent être proposées par un député, un groupe politique ou une commission. Les titres des questions orales sont transmis, pour information, à tous les membres du GC. Lors de leur traitement, les questions orales ne donnent pas lieu à débat.

A la suite de la réponse apportée par le CE, l'auteur de la question est autorisé à formuler une brève question complémentaire, à laquelle le CE, dans la mesure du possible, répond immédiatement.

## Titre de la question orale

Valorisation des plats préparés où en sont les services de l'Etat ?

## Question posée

Le gaspillage alimentaire reste un fléau aussi en Suisse.

Dans son postulat "Composter au lieu de javelliser ?", notre collègue Nathalie Jaccard s'offusque, à juste titre, des méthodes utilisées pour rendre les déchets alimentaires impropres à toute valorisation raisonnable.

En parlant de valorisation, qu'en est-il des plats non consommés produits au CHUV ou dans les autres services de restauration attachés de près ou de loin à l'Etat ?

Notre question est la suivante:

Comment sont valorisés les plats préparés non consommés dans les services de restauration attachés de près ou de loin à l'Etat, par exemple au CHUV?

Nous remercions le Conseil d'Etat pour sa réponse.

Nom et prénom de l'auteur :

POINTET François

Signature :

Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :

Signature(s) :



Grand Conseil  
Secrétariat général  
Pl. du Château 6  
1014 Lausanne

MAF

## Question orale

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 19.HOU.186

Déposé le : 05.07.19

Scanné le : \_\_\_\_\_

**Art. 112 LGC** Les questions orales, déposées le premier mardi de chaque mois et traitées le mardi suivant devant le GC, portent sur un sujet d'actualité et sur une compétence propre ou déléguée du CE. Elles ne comportent **qu'une seule et unique question**, rédigée de manière **succincte**, et ne dépassent pas 1'000 signes typographiques. Elles ne sont pas développées et peuvent être proposées par un député, un groupe politique ou une commission. Les titres des questions orales sont transmis, pour information, à tous les membres du GC. Lors de leur traitement, les questions orales ne donnent pas lieu à débat.

A la suite de la réponse apportée par le CE, l'auteur de la question est autorisé à formuler une brève question complémentaire, à laquelle le CE, dans la mesure du possible, répond immédiatement.

Titre de la question orale : Restoroutes du Chablais : un M jaune géant remplace-t-il l'emblème du Chablais qu'est le panorama des Dents du Midi ?

### Question posée

Les concessions des deux restoroutes du Chablais (que cela soit dans le sens Aigle-Villeneuve que Villeneuve-Aigle) ont été attribuées à un géant du fast-food. Cela se voit facilement lors de nos passages sur l'autoroute où des sigles géants ont foisonné, agrémentant la première vue des Dents-du-Midi d'une vision désormais américanisée. Après visite des supermarchés de ces restoroutes, force est de constater que la place des produits du terroir vaudois se réduit à peau de chagrin, contrairement à d'autres restoroutes qui connaissent de grands espaces consacrés à ces produits.

J'ai l'honneur de poser au Conseil d'Etat la question suivante :

- Le Canton a-t-il été consulté par l'OFROU pour l'octroi des concessions de ces restoroutes, et si oui, a-t-il demandé que la promotion des produits du terroir vaudois soit assurée?

Nom et prénom de l'auteur :

Bettschart-Narbel Florence

Signature :

Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :

Signature(s) :



Grand Conseil  
Secrétariat général  
Pl. du Château 6  
1014 Lausanne

## Question orale

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part :  
19.HQU.185

Déposé le :  
05.02.19

Scanné le :

**Art. 112 LGC** Les questions orales, déposées le premier mardi de chaque mois et traitées le mardi suivant devant le GC, portent sur un sujet d'actualité et sur une compétence propre ou déléguée du CE. Elles ne comportent **qu'une seule et unique question**, rédigée de manière **succincte**, et ne dépassent pas 1'000 signes typographiques. Elles ne sont pas développées et peuvent être proposées par un député, un groupe politique ou une commission. Les titres des questions orales sont transmis, pour information, à tous les membres du GC. Lors de leur traitement, les questions orales ne donnent pas lieu à débat.

A la suite de la réponse apportée par le CE, l'auteur de la question est autorisé à formuler une brève question complémentaire, à laquelle le CE, dans la mesure du possible, répond immédiatement.

### Titre de la question orale

Suppression de impôt sur les successions: qu'en pense le Conseil d'Etat?

### Question posée

Le candidat Pascal Dessauges, entouré des présidents de l'UDC et du PLR, a, lors d'une récente conférence de presse, annoncé vouloir supprimer l'impôt vaudois sur les successions.

Dans un article du 29 avril 2015 publié dans le journal Le Temps, Pascal Broulis, Chef du DFIRE, a déclaré que l'impôt sur les successions était « un impôt magnifique et l'idée de l'abolir (...) est fausse. Ceux qui l'ont fait doivent s'en mordre les doigts, car lorsque l'on restreint la liste des impôts, on doit compenser ailleurs ». Il a ajouté que si « on le supprimait, il faudrait augmenter le coefficient fiscal cantonal de trois points ».

A cet égard, et pour rappel, l'impôt sur les successions a rapporté, en 2017, 111 millions sur un total de recettes fiscales de 6,183 milliards.

Au vu de ce qui précède, quelle est l'appréciation du Conseil d'Etat sur la suppression de l'impôt sur les successions et à combien estime-t-il que le coefficient cantonal devrait être augmenté afin de palier à son éventuelle suppression?

Nom et prénom de l'auteur :

JACCARD JESSICA

Signature :

Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :

Signature(s) :



Grand Conseil  
Secrétariat général  
Pl. du Château 6  
1014 Lausanne

## Question orale

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 19.400.187

Déposé le : 05.02.19

Scanné le : \_\_\_\_\_

**Art. 112 LGC** Les questions orales, déposées le premier mardi de chaque mois et traitées le mardi suivant devant le GC, portent sur un sujet d'actualité et sur une compétence propre ou déléguée du CE. Elles ne comportent **qu'une seule et unique question**, rédigée de manière **succincte**, et ne dépassent pas 1'000 signes typographiques. Elles ne sont pas développées et peuvent être proposées par un député, un groupe politique ou une commission. Les titres des questions orales sont transmis, pour information, à tous les membres du GC. Lors de leur traitement, les questions orales ne donnent pas lieu à débat.

A la suite de la réponse apportée par le CE, l'auteur de la question est autorisé à formuler une brève question complémentaire, à laquelle le CE, dans la mesure du possible, répond immédiatement.

Titre de la question orale

**Vaud profite de EAR, mais dans quelle mesure ?**

Question posée

Selon le Sonntagsblick du 27 janvier dernier, l'échange automatique de renseignements (EAR) aurait permis d'ores et déjà de faire resurgir quelques 44,2 milliards de francs, ce qui représenterait pas moins de 3,8 milliards de francs d'impôts supplémentaires pour les collectivités publiques. Genève, en tête, aurait touché près de 778 millions de CHF et Vaud occuperait la 3ème position. Or, cet article indique que le montant total et les recettes supplémentaires ne sont pas connus.

J'ai donc l'honneur de poser la question suivante : Le canton n'est-il vraiment pas en mesure d'indiquer ce qu'il a pu toucher au titre de la mise en œuvre de EAR ? Et dans le cas contraire, peut-il nous indiquer le montant d'impôt récolté et la part qui est revenu aux communes ?

Nom et prénom de l'auteur :

MELLY Serge

Signature :

Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :

Signature(s) :



Grand Conseil  
Secrétariat général  
Pl. du Château 6  
1014 Lausanne

# Interpellation

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 19.INT.299

Déposé le : 29.01.19

Scanné le : \_\_\_\_\_

**Art. 115 et 116 LGC** L'interpellation est une demande d'explications ou de précisions adressée au CE sur un fait du gouvernement ou de son administration. Elle porte sur une compétence propre ou déléguée du CE et peut être développée oralement devant le GC. Les questions qu'elle contient sont exprimées de telle manière que le CE puisse y répondre et sont suffisamment précises pour qu'une réponse courte y soit apportée dans le délai légal (attention : ne pas demander un rapport, auquel cas il s'agit d'un postulat).

*Délai de réponse dès le renvoi au CE : trois mois.*

Titre de l'interpellation Hôpital Riviera-Chablais : fête d'inauguration ou fête de départ ?

## Texte déposé

Par communiqué de presse du 25 janvier 2019, l'hôpital Riviera-Chablais a annoncé que la fête d'inauguration de celui-ci aura lieu le 3 mai prochain, mais que son ouverture effective n'aura lieu que quelques mois plus tard, sans donner de date précise. Précisons qu'il était prévu que l'hôpital soit ouvert entre le 1<sup>er</sup> mai et fin juin 2019, ce qui ne va pas être le cas.

Force est de constater que cette inauguration correspond au dernier jour de mandat du Conseiller d'Etat en charge du Département de la santé et de l'action sociale. De là à croire qu'il y a une coïncidence...

Dans ce contexte, je prie le Conseil d'Etat de répondre aux questions suivantes :

1. N'y avait-il pas une première date d'inauguration prévue en juin 2019 et si oui, pourquoi cette inauguration a-t-elle été avancée au 3 mai 2019 ?
2. A-t-il été envisagé de repousser la fête d'inauguration après l'ouverture effective de l'hôpital Riviera Chablais ?
3. Le Canton s'est-il posé des questions sur l'image que va donner l'inauguration d'un hôpital non terminé à sa population ?
4. Le Canton peut-il assurer que l'hôpital va être ouvert cette année encore ?
5. Peut-on avoir un point de situation sur les éventuels dépassements de budget ?

D'avance je remercie le Conseil d'Etat pour ses réponses.

Commentaire(s)

Conclusions

Souhaite développer



Ne souhaite pas développer



Nom et prénom de l'auteur :

Bettschart-Narbel Florence

Signature :



Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :

Signature(s) :

**Merci d'envoyer une copie à la boîte mail du Bulletin : [bulletin.grandconseil@vd.ch](mailto:bulletin.grandconseil@vd.ch)**



Grand Conseil  
Secrétariat général  
Pl. du Château 6  
1014 Lausanne

# Interpellation

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 19-INT-301

Déposé le : 05.02.19

Scanné le : \_\_\_\_\_

**Art. 115 et 116 LGC** L'interpellation est une demande d'explications ou de précisions adressée au CE sur un fait du gouvernement ou de son administration. Elle porte sur une compétence propre ou déléguée du CE et peut être développée oralement devant le GC. Les questions qu'elle contient sont exprimées de telle manière que le CE puisse y répondre et sont suffisamment précises pour qu'une réponse courte y soit apportée dans le délai légal (attention : ne pas demander un rapport, auquel cas il s'agit d'un postulat).

*Délai de réponse dès le renvoi au CE : trois mois.*

## Titre de l'interpellation

Quel est l'avenir du site de Beaulieu ?

## Texte déposé

Comme annoncé il y a plusieurs mois dans les médias, c'est une profonde mutation qui attend le Centre de Congrès et d'Expositions de Beaulieu à Lausanne. L'accueil des congrès et autres salons sera ainsi concentré sur le Palais de Beaulieu et les Halles Sud. Les Halles Nord, elles, seront démolies.

À Beaulieu, le chantier de la Haute École de Santé « La Source » est terminé et le Tribunal Arbitral du Sport s'est installé. Les coûts de ces travaux se montent à 32.25 millions de francs.

Le prochain investissement est celui du théâtre, estimé à 34 millions de francs, sans compter les frais supplémentaires dus à la structure provisoire qui sera construite pour maintenir des spectacles.

Un retard de 6 mois, voire plus, est déjà annoncé. De plus la nouvelle salle sera plus petite que celle qui existe actuellement (1'800 places aujourd'hui, contre 1'500 dans le futur).

Mes questions sont donc les suivantes :

- 1) Qui paiera les CHF 34 millions d'investissement pour le théâtre et quel est le montant des frais supplémentaires ?
- 2) Quelle est la répartition entre le canton et la commune ?
- 3) Quand débutera la démolition des Halles Nord ?
- 4) Quel est le projet qui concerne le remplacement des Halles Nord et qui sont les investisseurs ?
- 5) Qu'en est-il de l'argent investi ces dernières années par l'État et les communes ?

## Commentaire(s)

Conclusions

Souhaite développer

Ne souhaite pas développer

Nom et prénom de l'auteur :

Eric Sonnay

Signature :



Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :

Signature(s) :

**Merci d'envoyer une copie à la boîte mail du Bulletin : [bulletin.grandconseil@vd.ch](mailto:bulletin.grandconseil@vd.ch)**

## Liste des député-e-s signataires – état au 8 janvier 2019

Aminian Taraneh

Aschwanden Sergej

Attinger Doepper Claire

Baehler Bech Anne

Balet Stéphane

Baux Céline

Berthoud Alexandre

Betschart Anne Sophie

Bettschart-Narbel Florence

Bezençon Jean-Luc

Blanc Mathieu

Bolay Guy-Philippe

Botteron Anne-Laure

Bouverat Arnaud

Bovay Alain

Buclin Hadrien

Buffat Marc-Olivier

Butera Sonya

Byrne Garelli Josephine

Cachin Jean-François

Cardinaux François

Carrard Jean-Daniel

Carvalho Carine

Chapuisat Jean-François

Cherbuin Amélie

Cherubini Alberto

Chevalley Christine

Chevalley Jean-Bernard

Chevalley Jean-Rémy

Chollet Jean-Luc

Christen Jérôme

Christin Dominique-Ella

Clerc Aurélien

Cornamusaz Philippe

Courdesse Régis

Creteigny Laurence

Croci Torti Nicolas

Cuendet Schmidt Muriel

Cuérel Julien

Deillon Fabien

Démétriadès Alexandre

Desarzens Eliane

Dessementet Pierre

Devaud Grégory

Develey Daniel

Dolivo Jean-Michel

Dubois Carole

Dubois Thierry

Ducommun Philippe

Dupontet Aline

Durussel José

Echenard Cédric

Epars Olivier

Evéquois Séverine

Favrod Pierre Alain

Ferrari Yves

Freymond Isabelle

Freymond Sylvain

Fuchs Circé

Gander Hugues

Gaudard Guy

Gay Maurice

Genton Jean-Marc

Germain Philippe

Gfeller Olivier

Gardon Jean-Claude

Glauser Nicolas

Glauser Krug Sabine

Glaysre Yann

Gross Florence

Induni Valérie

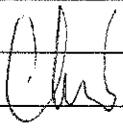
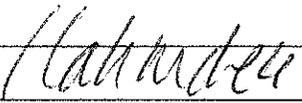
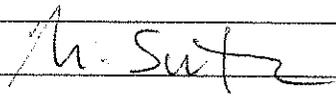
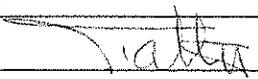
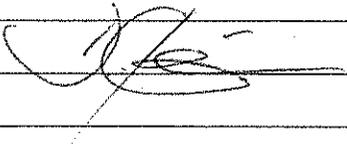
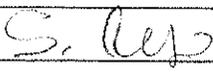
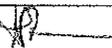
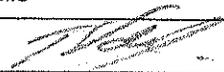
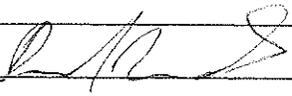
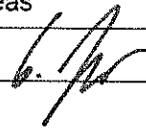
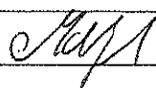
Jaccard Nathalie

Jaccoud Jessica

Jaques Vincent

Jaquier Rémy

## Liste des député-e-s signataires – état au 8 janvier 2019

Jobin Philippe	Nicolet Jean-Marc	Ryf Monique
Joly Rebecca	Paccaud Yves	Schaller Graziella
Jungclaus Delarze Susanne	Pahud Yvan	Schelker Carole 
Keller Vincent	Pernoud Pierre André	Schwaar Valérie
Labouchère Catherine 	Petermann Olivier	Schwab Claude
Liniger Philippe	Podio Sylvie	Simonin Patrick
Lohri Didier	Pointet François	Sonnay Eric
Luccarini Yvan	Porchet Léonore	Sordet Jean-Marc
Luisier Brodard Christelle	Probst Delphine	Stürner Felix
Mahaim Raphaël	Radice Jean-Louis	Suter Nicolas 
Marion Axel	Rapaz Pierre-Yves	Thalmann Muriel
Masson Stéphane	Räss Etienne	Thuillard Jean-François
Matter Claude 	Ravenel Yves	Treboux Maurice
Mayor Olivier	Rey-Marion Alette	Trolliet Daniel
Meienberger Daniel 	Rezso Stéphane 	Tschopp Jean
Meldem Martine	Richard Claire	van Singer Christian
Melly Serge	Riesen Werner	Venizelos Vassilis
Meyer Keller Roxanne	Rime Anne-Lise 	Volet Pierre 
Miéville Laurent	Rochat Fernandez Nicolas	Vuillemin Philippe
Mischler Maurice	Romanens Pierre-André 	Vuilleumier Marc
Mojon Gérard	Romano-Malagrifa Myriam	Wahlen Marion 
Montangero Stéphane	Roulet-Grin Pierrette	Weissert Cédric
Mottier Pierre François	Rubattel Denis	Wüthrich Andreas
Neumann Sarah	Ruch Daniel 	Zünd Georges 
Neyroud Maurice 	Rydo Alexandre	Zwahlen Pierre



Grand Conseil  
Secrétariat général  
Pl. du Château 6  
1014 Lausanne

# Interpellation

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand

Conseil

N° de tiré à part : 19.INT.302

Déposé le : 05.02.19

Scanné le : \_\_\_\_\_

**Art. 115 et 116 LGC** L'interpellation est une demande d'explications ou de précisions adressée au CE sur un fait du gouvernement ou de son administration. Elle porte sur une compétence propre ou déléguée du CE et peut être développée oralement devant le GC. Les questions qu'elle contient sont exprimées de telle manière que le CE puisse y répondre et sont suffisamment précises pour qu'une réponse courte y soit apportée dans le délai légal (attention : ne pas demander un rapport, auquel cas il s'agit d'un postulat).

*Délai de réponse dès le renvoi au CE : trois mois.*

Titre de l'interpellation Caisses de chômage, point de situation.

Lors de leur arrivée dans une caisse de chômage, les requérants relèvent régulièrement avoir l'impression de se lancer dans un parcours du combattant.

Les démarches administratives semblent sans fin, sans compter que d'après divers témoignages, cela diffère d'une caisse à l'autre, d'un guichet à l'autre.

Tout ceci prenant du temps, ajouté aux délais de traitement des dossiers, souvent longs, les requérants se retrouvent trop souvent dans une situation financière critique.

Afin d'éviter aux personnes de devoir recourir au R.I (revenu d'insertion) dans l'attente d'une réponse des caisses et afin de privilégier l'efficacité, je souhaite poser au Conseil d'Etat les questions suivantes :

- Quelles sont les mesures prises par le Conseil d'Etat pour contrôler les procédures de l'ensemble des caisses de chômage ?

- Afin de faciliter les démarches administratives et afin d'éviter les allers et retours au guichet, ne pourrait-on pas uniformiser et publier une liste exhaustive des documents nécessaires à la prise en compte d'un dossier ?

- Comment se fait-il que les délais d'attente de traitement des dossiers soient toujours élevés alors que le taux de chômage est actuellement en baisse ?

Commentaire(s)

Conclusions

Souhaite développer

Ne souhaite pas développer : X

Nom et prénom de l'auteur :

Marion Wahlen

Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :

Signature :

Signature(s) :

Merci d'envoyer une copie à la boîte mail du Bulletin : [bulletin.grandconseil@vd.ch](mailto:bulletin.grandconseil@vd.ch)

## Liste des député-e-s signataires – état au 8 janvier 2019

Aminian Taraneh

Aschwanden Sergei

Attinger Doepper Claire

Baehler Bech Anne

Balet Stéphane

Baux Céline

Berthoud Alexandre

Betschart Anne Sophie

Bettschart-Narbel Florence

Bezençon Jean-Luc

Blanc Mathieu

Bolay Guy-Philippe

Botteron Anne-Laure

Bouverat Arnaud

Bovay Alain

Buclin Hadrien

Buffat Marc-Olivier

Butera Sonya

Byrne Garelli Josephine

Cachin Jean-François

Cardinaux François

Carrard Jean-Daniel

Carvalho Carine

Chapuisat Jean-François

Cherbuin Amélie

Cherubini Alberto

Chevalley Christine

Chevalley Jean-Bernard

Chevalley Jean-Rémy

Chollet Jean-Luc

Christen Jérôme

Christin Dominique-Ella

Clerc Aurélien

Cornamusaz Philippe

Courdesse Régis

Creteigny Laurence

Croci Torti Nicolas

Cuendet Schmidt Muriel

Cuérel Julien

Deillon Fabien

Démétriadès Alexandre

Desarzens Eliane

Dessemontet Pierre

Devaud Grégory

Develey Daniel

Dolivo Jean-Michel

Dubois Carole

Dubois Thierry

Ducommun Philippe

Dupontet Aline

Durussel José

Echenard Cédric

Epars Olivier

Evéquozy Séverine

Favrod Pierre Alain

Ferrari Yves

Freymond Isabelle

Freymond Sylvain

Fuchs Circé

Gander Hugues

Gaudard Guy

Gay Maurice

Genton Jean-Marc

Germain Philippe

Gfeller Olivier

Glardon Jean-Claude

Glauser Nicolas

Glauser Krug Sabine

Glavyre Yann

Gross Florence

Induni Valérie

Jaccard Nathalie

Jaccoud Jessica

Jaques Vincent

Jaquier Rémy

## Liste des député-e-s signataires – état au 8 janvier 2019

Jobin Philippe	Nicolet Jean-Marc	Ryf Monique
Joly Rebecca	Paccaud Yves	Schaller Graziella
Jungclaus Delarze Susanne	Pahud Yvan	Schelker Carole
Keller Vincent	Pernoud Pierre André	Schwaar Valérie
Labouchère Catherine	Petermann Olivier	Schwab Claude
Liniger Philippe	Podio Sylvie	Simonin Patrick
Lohri Didier	Pointet François	Sonnay Eric
Luccarini Yvan	Porchet Léonore	Sordet Jean-Marc
Luisier Brodard Christelle	Probst Delphine	Stürner Felix
Mahaim Raphaël	Radice Jean-Louis	Suter Nicolas
Marion Axel	Rapaz Pierre-Yves	Thalmann Muriel
Masson Stéphane	Räss Etienne	Thuillard Jean-François
Matter Claude	Ravenel Yves	Treboux Maurice
Mayor Olivier	Rey-Marion Alette	Trolliet Daniel
Meienberger Daniel	Rezso Stéphane	Tschopp Jean
Meldem Martine	Richard Claire	van Singer Christian
Melly Serge	Riesen Werner	Venizelos Vassilis
Meyer Keller Roxanne	Rime Anne-Lise	Volet Pierre
Miéville Laurent	Rochat Fernandez Nicolas	Vuillemin Philippe
Mischler Maurice	Romanens Pierre-André	Vuilleumier Marc
Mojon Gérard	Romano-Malagrifa Myriam	Wahlen Marion
Montangero Stéphane	Roulet-Grin Pierrette	Weissert Cédric
Mottier Pierre François	Rubattel Denis	Wüthrich Andreas
Neumann Sarah	Ruch Daniel	Zünd Georges
Neyroud Maurice	Rydlo Alexandre	Zwahlen Pierre



Grand Conseil  
Secrétariat général  
Pl. du Château 6  
1014 Lausanne

# Interpellation

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 19.INT.300

Déposé le : 05.02.19

Scanné le : \_\_\_\_\_

**Art. 115 et 116 LGC** L'interpellation est une demande d'explications ou de précisions adressée au CE sur un fait du gouvernement ou de son administration. Elle porte sur une compétence propre ou déléguée du CE et peut être développée oralement devant le GC. Les questions qu'elle contient sont exprimées de telle manière que le CE puisse y répondre et sont suffisamment précises pour qu'une réponse courte y soit apportée dans le délai légal (attention : ne pas demander un rapport, auquel cas il s'agit d'un postulat).

*Délai de réponse dès le renvoi au CE : trois mois.*

## Titre de l'interpellation

Chauffards étrangers impunis dans leur pays

## Texte déposé

La presse dominicale nous apprend qu'un certains nombres de chauffard étrangers restent impunis dans leur pays de domicile.

Selon l'Office fédéral des routes (OFROU) le canton doit transmettre les informations d'infractions aux pays avec lesquels nous avons un accord. Selon le porte-parole de l'OFROU, il incombe aux polices cantonales d'avertir les autorités étrangères.

Il semblerait qu'en 2017, 2522 interdictions de rouler en Suisse aient été prononcées dans notre pays sans que ce dernier en fasse l'annonce.

Je pose les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- 1) Pour quelle raison le canton de Vaud n'applique pas l'ordonnance fédérale ?
- 2) Quel service est responsable de l'annonce ?
- 3) Combien de cas sont concernés en 2018 ?
- 4) Est-ce que le canton de Vaud va modifier sa pratique en la matière ? si non, pour quelle raison ?

## Commentaire(s)

## Conclusions

Souhaite développer



Ne souhaite pas développer



<u>Nom et prénom de l'auteur :</u> Cédric Weissert	<u>Signature :</u> 
<u>Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :</u>	<u>Signature(s) :</u>

**Merci d'envoyer une copie à la boîte mail du Bulletin : [bulletin.grandconseil@vd.ch](mailto:bulletin.grandconseil@vd.ch)**



Grand Conseil  
Secrétariat général  
Pl. du Château 6  
1014 Lausanne

# Interpellation

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 19.INT.303

Déposé le : 05.02.19

Scanné le : \_\_\_\_\_

**Art. 115 et 116 LGC** L'interpellation est une demande d'explications ou de précisions adressée au CE sur un fait du gouvernement ou de son administration. Elle porte sur une compétence propre ou déléguée du CE et peut être développée oralement devant le GC. Les questions qu'elle contient sont exprimées de telle manière que le CE puisse y répondre et sont suffisamment précises pour qu'une réponse courte y soit apportée dans le délai légal (attention : ne pas demander un rapport, auquel cas il s'agit d'un postulat).

*Délai de réponse dès le renvoi au CE : trois mois.*

## Titre de l'interpellation

**Nouvelle ligne CFF entre Lausanne et Genève, pourquoi ne pas étudier l'aménagement d'une gare souterraine au niveau de l'EPFL ?**

## Texte déposé

En novembre 2018 le canton et les CFF se sont engagés à étudier conjointement l'avenir ferroviaire sur le long terme. Parmi les objets à l'étude, figurent l'éventuel dédoublement de la ligne ferroviaire existante entre Lausanne et Genève ou la possible création d'une ligne nouvelle entre Lausanne et Genève. S'agissant de la possible création d'une nouvelle ligne ferroviaire, des réflexions ont déjà été menées par les CFF sur la construction d'une gare souterraine à proximité de la gare de Lausanne ainsi que par l'EPFL (cf. rapport BG/CEAT/EPFL du 6 février 2014) sur un tronçon souterrain nouveau reliant Lausanne à Morges via les Hautes Ecoles. Il nous semble dès lors opportun de soulever les questions suivantes :

1. Le Canton ne devrait-il pas dans le cadre de son programme de travail conjoint avec les CFF, inclure l'étude d'un tronçon nouveau Lausanne-Morges via les Hautes Ecoles ?
2. Le Canton ne devrait-il pas dans le cadre de son programme de travail conjoint avec les CFF, inclure l'étude de la création d'une gare souterraine au niveau de l'EPFL ?

La variante de la ligne Lausanne Morges via les Hautes Ecoles desservies par une gare souterraine comporterait de nombreux avantages eu égard à la situation actuelle et future :

- Les Hautes Ecoles regroupant l'EPFL et l'UNIL, soit environ 33'000 personnes quotidiennement réunies sur le site d'Ecublens / Chavannes, font de ce lieu la **deuxième ville du Canton**. Autant dire que celle-ci peut légitimement aspirer à être dotée d'une gare CFF.

- Les Hautes Ecoles disposent encore de capacités en termes d'accueil tant en terme d'espace que de densification. Si l'on en croit l'attractivité qu'elles suscitent, leur développement n'est de loin pas terminé. Ce développement crée une aspiration du trafic de personnes qu'il se fasse par la route ou par le rail. A titre d'exemple, nous citerons ici la prochaine installation prévue de la RTS sur le site et de ses quelques centaines de collaborateurs qui l'accompagnent.
- Le trafic routier dans l'Ouest lausannois est complètement saturé. La création de nouvelles jonctions routières à Ecublens et Chavannes à l'horizon de 2030 est principalement destinée à désengorger le goulet d'étranglement de la sortie de Crissier ainsi qu'à fluidifier le trafic autoroutier et non à faciliter aux automobilistes l'accès aux Hautes Ecoles sur les Communes d'Ecublens, Chavannes et Saint-Sulpice. *La création d'une gare CFF sur le site devrait l'emporter de par son attractivité sur toute autre option que les automobilistes pourraient être tentés de choisir.*
- La ligne de métro M1 est également saturée. Celle-ci devrait assurer le flux de personnes en provenance de la gare de Renens et du centre-ville. L'acceptation du postulat d'Alexandre Rydlo et consorts (16\_POS\_218) visant des mesures à prendre pour combattre cette saturation va dans le bon sens, mais il est évident que cela ne suffira pas dans un avenir relativement proche pour des raisons purement techniques. S'il est logique et salubre de renvoyer l'automobiliste sur le rail, encore faut-il que le rail l'accueille de façon efficace et attractive. *La variante d'une ligne ferroviaire entre Lausanne et Morges comportant la création d'une gare CFF sur le site des Hautes Ecole est par nature destinée à absorber cette demande.* Un autre avantage de la solution proposée est le trajet direct entre Hautes Ecoles et gare de Lausanne, impossible aujourd'hui sans transbordement.

Les explications du Conseil d'Etat devraient nous permettre ainsi de comprendre ses choix en matière de développement ferroviaire sur le long terme.

Avec mes remerciements anticipés au Conseil d'Etat pour ses réponses.

#### Commentaire(s)

La présente interpellation ne vise qu'à demander pourquoi certaines variantes ne figurent pas à côtés d'autres variantes prochainement à l'étude dans le cadre du programme de travail conjoint entre le canton et les CFF.

#### Conclusions

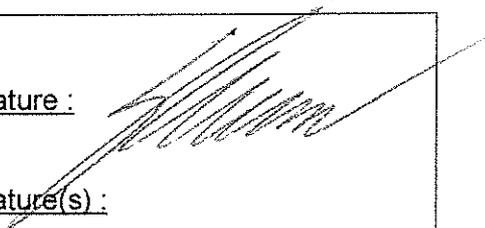
Souhaite développer

Ne souhaite pas développer

Nom et prénom de l'auteur :

**Masson Stéphane**

Signature :



Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :

Signature(s) :

## Liste des député-e-s signataires – état au 8 janvier 2019

Aminian Taraneh

Aschwanden Serge

Attinger Doepper Claire

Baehler Bech Anne

Balet Stéphane

Baux Céline

Berthoud Alexandre

Betschart Anne Sophie

Bettschart-Narbel Florence

Bezençon Jean-Luc

Blanc Mathieu

Bolay Guy-Philippe

Botteron Anne-Laure

Bouverat Arnaud

Bovay Alain

Buclin Hadrien

Buffat Marc-Olivier

Butera Sonya

Byrne Garelli Josephine

Cachin Jean-François

Cardinaux François

Carrard Jean-Daniel

Carvalho Carine

Chapuisat Jean-François

Cherbuin Amélie

Cherubini Alberto

Chevalley Christine

Chevalley Jean-Bernard

Chevalley Jean-Rémy

Chollet Jean-Luc

Christen Jérôme

Christin Dominique-Ella

Clerc Aurélien

Cornamusaz Philippe

Courdesse Régis

Creteigny Laurence

Croci Torti Nicolas

Cuendet Schmidt Muriel

Cuérel Julien

Deillon Fabien

Démétriadès Alexandre

Desarzens Eliane

Dessemontet Pierre

Devaud Grégory

Develey Daniel

Dolivo Jean-Michel

Dubois Carole

Dubois Thierry

Ducommun Philippe

Dupontet Aline

Durusset José

Echenard Cédric

Epars Olivier

Evéquois Séverine

Favrod Pierre Alain

Ferrari Yves

Freymond Isabelle

Freymond Sylvain

Fuchs Circé

Gander Hugues

Gaudard Guy

Gay Maurice

Genton Jean-Marc

Germain Philippe

Gfeller Olivier

Gardon Jean-Claude

Glauser Nicolas

Glauser Krug Sabine

Glavyre Yann

Gross Florence

Induni Valérie

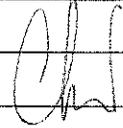
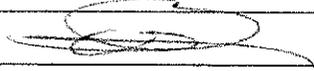
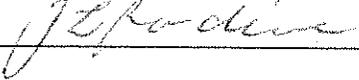
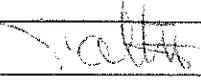
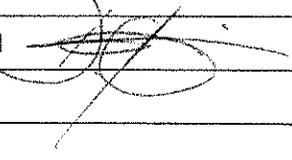
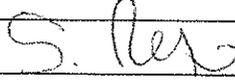
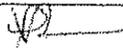
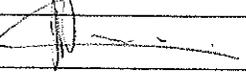
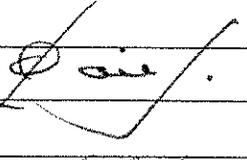
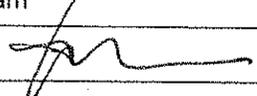
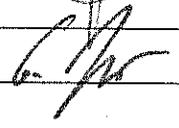
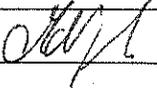
Jaccard Nathalie

Jaccoud Jessica

Jaques Vincent

Jaquier Rémy

## Liste des député-e-s signataires – état au 8 janvier 2019

Jobin Philippe	Nicolet Jean-Marc	Ryf Monique
Joly Rebecca 	Paccaud Yves	Schaller Graziella
Jungclaus Delarze Susanne	Pahud Yvan	Schelker Carole 
Keller Vincent	Pernoud Pierre André	Schwaar Valérie
Labouchère Catherine	Petermann Olivier 	Schwab Claude
Liniger Philippe	Podio Sylvie	Simonin Patrick 
Lohri Didier	Pointet François	Sonnay Eric 
Luccarini Yvan	Porchet Léonore	Sordet Jean-Marc
Luisier Brodard Christelle	Probst Delphine	Stürner Felix
Mahaim Raphaël	Radice Jean-Louis 	Suter Nicolas
Marion Axel	Rapaz Pierre-Yves	Thalmann Muriel
Masson Stéphane	Räss Etienne	Thuillard Jean-François
Matter Claude 	Ravenel Yves	Treboux Maurice
Mayor Olivier	Rey-Marion Alette	Trolliet Daniel
Meienberger Daniel 	Rezso Stéphane 	Tschopp Jean
Meldem Martine	Richard Claire	van Singer Christian
Melly Serge	Riesen Werner	Venizelos Vassilis
Meyer Keller Roxanne	Rime Anne-Lise 	Volet Pierre
Miéville Laurent	Rochat Fernandez Nicolas	Vuillemin Philippe 
Mischler Maurice	Romanens Pierre-André 	Vuilleumier Marc
Mojon Gérard 	Romano-Malagrifa Myriam	Wahlen Marion
Montangero Stéphane	Roulet-Grin Pierrette 	Weissert Cédric
Mottier Pierre François 	Rubattel Denis	Wüthrich Andreas
Neumann Sarah	Ruch Daniel 	Zünd Georges 
Neyroud Maurice 	Rydlo Alexandre	Zwahlen Pierre



Grand Conseil  
Secrétariat général  
Pl. du Château 6  
1014 Lausanne

# Interpellation

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 19.INT.304

Déposé le : 05.02.19

Scanné le : \_\_\_\_\_

**Art. 115 et 116 LGC** L'interpellation est une demande d'explications ou de précisions adressée au CE sur un fait du gouvernement ou de son administration. Elle porte sur une compétence propre ou déléguée du CE et peut être développée oralement devant le GC. Les questions qu'elle contient sont exprimées de telle manière que le CE puisse y répondre et sont suffisamment précises pour qu'une réponse courte y soit apportée dans le délai légal (attention : ne pas demander un rapport, auquel cas il s'agit d'un postulat).

*Délai de réponse dès le renvoi au CE : trois mois.*

## Titre de l'interpellation

Réhabiliter/développer l'offre du trafic ferroviaire international nocturne : un moyen alternatif à d'autres types de transports générant moins d'émissions de CO<sub>2</sub> ?

## Texte déposé

Ces 15 dernières années, la concurrence de l'avion a été fatale aux trains de nuit. En effet, les trains de nuit au départ de la Suisse (Zürich, Bâle, Berne, Lausanne, Genève alternativement) et à destination de Bruxelles, Rome, Barcelone, Hendaye/Irún, Quimper, Bordeaux, Copenhague, entre autres, ont été supprimés.

Les CFF se sont retirés du segment des trains de nuit dès 2009, l'ensemble de la flotte a été vendue (in *Le Courrier*, édition du 24 janvier 2018). Le dernier coup de salve dans ce démantèlement fut le retrait de la Deutsche Bundesbahn des liaisons Suisse-Allemagne vers Hambourg, Berlin en 2016.

Dans le débat très actuel relatif au réchauffement climatique, les propositions de mesures « coercitives » à l'encontre de moyens de transport générant d'importantes émissions de CO<sub>2</sub> (ex : taxation des billets d'avion) ne pourront être implémentées sans un développement attractif, concret et direct, d'offres de transports alternatifs moins polluants.

Face à ce constat, la réhabilitation/développement des relations ferroviaires internationales nocturnes constitue une alternative écologique, parmi d'autres.

Depuis 2017, la compagnie des chemins de fer autrichiens (ÖBB) a fait le pari d'investir dans les trains de nuit, dans la mesure où elle a repris l'exploitation des lignes helvético-allemande abandonnée par la DB. Par ailleurs, ÖBB ne cesse d'investir dans de nouveaux équipements (reportage Mise au Point du 3 février 2019, RTS 1).

A ce jour, le DETEC et les CFF n'ont pas prévu d'exploiter des lignes de train de nuit (cf. avis du CF du 17.02.2016 sur Int\_15.4234).

Au vu du débat actuel précité mais également au regard des avantages que pourrait offrir de liaisons en train de nuit (voyage en famille, confort, gain de temps avec arrivée en matinée), les soussigné.e.s sont d'avis que l'on ne peut rester passif et, en tout état de cause, fataliste, face à

l'offre aérienne low-cost.

Quand bien même, les soussigné.e.s sont conscients que la thématique afférente est de la compétence de la Confédération, il n'en demeure pas moins que, au vu de l'importance de trouver des solutions concrètes face au réchauffement climatique, le Conseil d'Etat donne son point de vue et, cas échéant, s'entretienne sur cette thématique lors de ses rencontres avec les différentes autorités/sociétés de transports concernées.

Au vu de ce qui précède, nous posons les questions suivantes au Conseil d'Etat :

1. Le Conseil d'Etat compte-il intervenir sur ce sujet auprès de la Confédération ainsi que les CFF sur ce thème ?
  - a.) Cas échéant, souhaite-il inviter les autorités fédérales ainsi que les CFF à (ré)-investir dans un mode de transport alternatif au trafic aérien, tel que les relations ferroviaires internationales nocturnes et de développer des offres attractives pour les voyageurs et, par exemple, en faveur des familles et des moins de 25 ans ?

Commentaire(s)

Conclusions

Souhaite développer

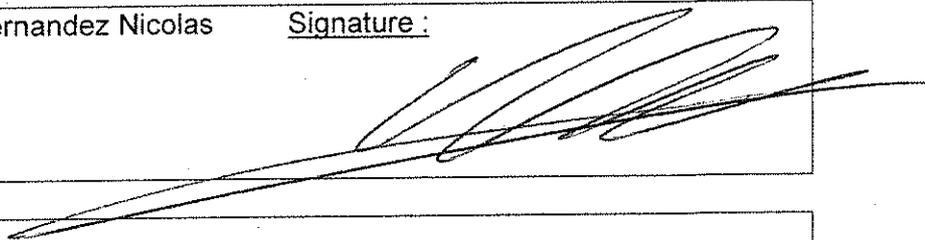


Ne souhaite pas développer



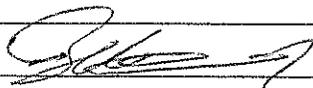
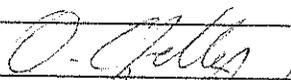
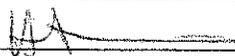
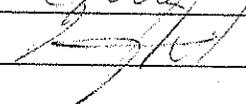
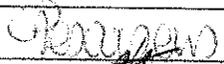
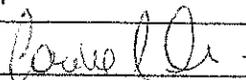
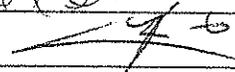
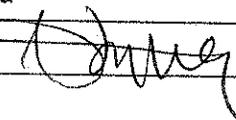
Nom et prénom de l'auteur : RoCHAT Fernandez Nicolas

Signature :

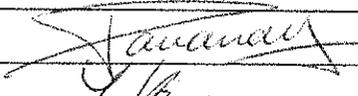
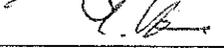
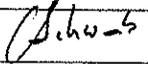
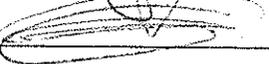
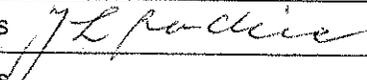
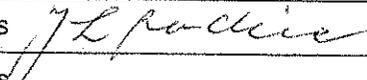
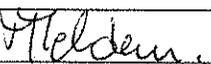


Merci d'envoyer une copie à la boîte mail du Bulletin : [bulletin.grandconseil@vd.ch](mailto:bulletin.grandconseil@vd.ch)

## Liste des député-e-s signataires – état au 8 janvier 2019

Aminian Taraneh 	Cherubini Alberto	Durussel José
Aschwanden Sergei	Chevalley Christine	Echenard Cédric
Attinger Doepper Claire	Chevalley Jean-Bernard	Epars Olivier
Baehler Bech Anne	Chevalley Jean-Rémy	Evéquoze Séverine
Balet Stéphane	Chollet Jean-Luc	Favrod Pierre Alain
Baux Céline	Christen Jérôme 	Ferrari Yves
Berthoud Alexandre 	Christin Dominique-Ella 	Freymond Isabelle
Betschart Anne Sophie	Clerc Aurélien	Freymond Sylvain
Bettschart-Narbel Florence	Cornamusaz Philippe	Fuchs Circé 
Bezençon Jean-Luc	Courdesse Régis 	Gander Hugues
Blanc Mathieu	Creteigny Laurence	Gaudard Guy
Bolay Guy-Philippe	Croci Torti Nicolas	Gay Maurice
Botteron Anne-Laure	Cuendet Schmidt Muriel	Genton Jean-Marc
Bouverat Arnaud	Cuérel Julien 	Germain Philippe
Bovay Alain	Deillon Fabien	Gfeller Olivier 
Buclin Hadrien 	Démétriades Alexandre	Gardon Jean-Claude 
Buffat Marc-Olivier	Desarzens Eliane 	Glauser Nicolas
Butera Sonya	Dessemontet Pierre 	Glauser Krug Sabine
Byrne Garelli Josephine	Devaud Grégory	Glaysre Yann
Cachin Jean-François	Develey Daniel	Gross Florence
Cardinaux François	Dolivo Jean-Michel	Induni Valérie 
Carrard Jean-Daniel	Dubois Carole	Jaccard Nathalie
Carvalho Carine 	Dubois Thierry	Jaccoud Jessica
Chapuisat Jean-François 	Ducommun Philippe	Jaques Vincent 
Cherbuin Amélie 	Dupontet Aline	Jaquier Rémy

## Liste des député-e-s signataires – état au 8 janvier 2019

Jobin Philippe	Nicolet Jean-Marc	Ryf Monique
Joly Rebecca	Paccaud Yves 	Schaller Graziella 
Jungclaus Delarze Susanne	Pahud Yvan 	Schelker Carole
Keller Vincent	Pernoud Pierre André	Schwaar Valérie
Labouchère Catherine	Petermann Olivier	Schwab Claude 
Liniger Philippe	Podio Sylvie	Simonin Patrick
Lohri Didier 	Pointet François 	Sonnay Eric
Luccarini Yvan 	Porchet Léonore 	Sordet Jean-Marc
Luisier Brodard Christelle	Probst Delphine	Stürner Felix
Mahaim Raphaël	Radice Jean-Louis 	Suter Nicolas
Marion Axel	Rapaz Pierre-Yves 	Thalmann Muriel 
Masson Stéphane	Räss Etienne	Thuillard Jean-François
Matter Claude	Ravenel Yves	Treboux Maurice
Mayor Olivier	Rey-Marion Alette	Trolliet Daniel
Meienberger Daniel	Rezso Stéphane	Tschopp Jean
Meldem Martine 	Richard Claire 	van Singer Christian
Melly Serge	Riesen Werner	Venizelos Vassilis
Meyer Keller Roxanne	Rime Anne-Lise	Volet Pierre
Miéville Laurent 	Rochat Fernandez Nicolas	Vuillemin Philippe
Mischler Maurice	Romanens Pierre-André	Vuilleumier Marc 
Mojon Gérard	Romano-Malagrifa Myriam	Wahlen Marion
Montangero Stéphane	Roulet-Grin Pierrette	Weissert Cédric
Mottier Pierre François	Rubattel Denis	Wüthrich Andreas
Neumann Sarah	Ruch Daniel	Zünd Georges
Neyroud Maurice	Rydlo Alexandre	Zwahlen Pierre



Grand Conseil  
Secrétariat général  
Pl. du Château 6  
1014 Lausanne

# Interpellation

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 19.INT-305

Déposé le : 05.02.19

Scanné le : \_\_\_\_\_

**Art. 115 et 116 LGC** L'interpellation est une demande d'explications ou de précisions adressée au CE sur un fait du gouvernement ou de son administration. Elle porte sur une compétence propre ou déléguée du CE et peut être développée oralement devant le GC. Les questions qu'elle contient sont exprimées de telle manière que le CE puisse y répondre et sont suffisamment précises pour qu'une réponse courte y soit apportée dans le délai légal (attention : ne pas demander un rapport, auquel cas il s'agit d'un postulat).

*Délai de réponse dès le renvoi au CE : **trois mois.***

## Titre de l'interpellation

Fin de parcours pour l'épicerie mobile de Caritas Vaud: les bénéficiaires resteront-ils au bord du chemin?

## Texte déposé

Le 18 janvier 2019, Caritas Vaud a annoncé l'arrêt des tournées de son épicerie mobile d'ici à fin mars. Rappelons ici que depuis 4 ans, l'épicerie mobile de Caritas sillonne le Canton pour proposer des produits de première nécessité et au plus bas prix à ses clients (au bénéfice d'un subside à l'assurance maladie) vivant dans le besoin.

Parcourant les communes de taille moyenne de notre canton, l'épicerie mobile semble pourtant répondre aux attentes de nos citoyens en situation de précarité. Ainsi, en 2017, c'est 13 communes qui étaient desservies par cette prestation, et notamment Renens, Moudon, Bex, Morges, Aigle et Payerne.

Le rapport d'activité de Caritas Vaud indiquait d'ailleurs que le chiffre d'affaires ainsi que le nombre de clients avaient progressé en 2017. Près de 20'000 Vaudois profitaient alors des services de l'épicerie mobile, ce chiffre démontrant la nécessité d'une telle action.

Selon le communiqué de presse de Caritas Vaud, la somme nécessaire (env. CHF 150'000) chaque année pour pérenniser le projet d'épicerie mobile n'a pas été réunie et, en conséquence n'a pas permis de financer les charges d'exploitation.

L'arrêt de cette prestation représente même une deuxième perte pour deux districts du Canton, qui ont déjà vu l'épicerie fixe Caritas interrompre ses activités à fin décembre 2016. L'arrêt annoncé de l'épicerie mobile crée donc un vide dont on ne sait pas encore comment il sera comblé dans les localités concernées. Quant aux usagers, la perspective de se déplacer et devoir éventuellement s'approvisionner dans d'autres communes n'est guère réjouissante.

Dans ce contexte, j'ai l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat ?

- Le Conseil d'Etat a-t-il été préalablement informé de la situation ?
- Comment le Conseil d'Etat considère-t-il la place de l'épicerie mobile Caritas au sein du dispositif d'aide à la population précarisée de notre Canton ?
- Le Conseil d'Etat envisage-t-il de prendre des mesures pour permettre la poursuite de ce type d'activité ?
- Le Conseil d'Etat compte-t-il contacter les communes concernées ?

Commentaire(s)

Conclusions

Souhaite développer



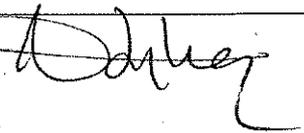
Ne souhaite pas développer



Nom et prénom de l'auteur :

Jaques Vincent

Signature:



Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :

Signature(s) :

**Merci d'envoyer une copie à la boîte mail du Bulletin : [bulletin.grandconseil@vd.ch](mailto:bulletin.grandconseil@vd.ch)**

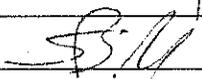
## Liste des député-e-s signataires – état au 8 janvier 2019

Aminian Taraneh 

Aschwanden Sergei

Attinger Doepper Claire 

Baehler Bech Anne

Balet Stéphane 

Baux Céline

Berthoud Alexandre

Betschart Anne Sophie 

Bettschart-Narbel Florence

Bezençon Jean-Luc

Blanc Mathieu

Bolay Guy-Philippe

Botteron Anne-Laure 

Bouverat Arnaud

Bovay Alain

Buclin Hadrien 

Buffat Marc-Olivier

Butera Sonya

Byrne Garelli Josephine

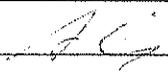
Cachin Jean-François

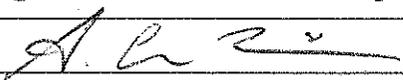
Cardinaux François

Carrard Jean-Daniel

Carvalho Carine

Chapuisat Jean-François

Cherbuin Amélie 

Cherubini Alberto 

Chevalley Christine

Chevalley Jean-Bernard

Chevalley Jean-Rémy

Chollet Jean-Luc

Christen Jérôme

Christin Dominique-Ella

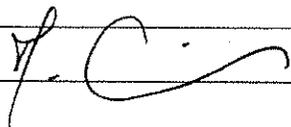
Clerc Aurélien

Cornamusaz Philippe

Courdesse Régis

Creteigny Laurence

Croci Torti Nicolas

Cuendet Schmidt Muriel 

Cuérel Julien

Deillon Fabien

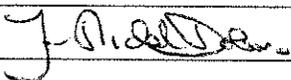
Démétriades Alexandre

Desarzens Eliane 

Dessemontet Pierre 

Devaud Grégory

Develey Daniel

Dolivo Jean-Michel 

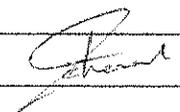
Dubois Carole

Dubois Thierry

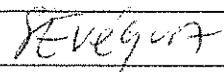
Ducommun Philippe

Dupontet Aline

Durussel José

Echenard Cédric 

Epars Olivier

Evéquois Séverine 

Favrod Pierre Alain

Ferrari Yves

Freymond Isabelle 

Freymond Sylvain

Fuchs Circé

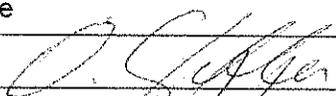
Gander Hugues

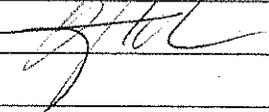
Gaudard Guy

Gay Maurice

Genton Jean-Marc

Germain Philippe

Gfeller Olivier 

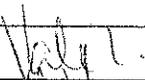
Glardon Jean-Claude 

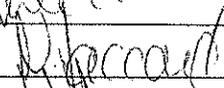
Glauser Nicolas

Glauser Krug Sabine

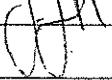
Glavyre Yann

Gross Florence

Induni Valérie 

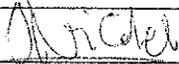
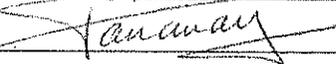
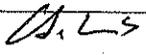
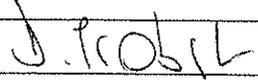
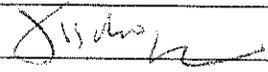
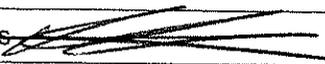
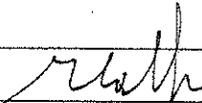
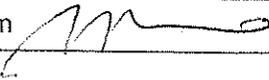
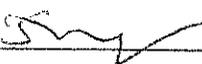
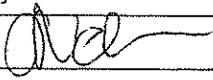
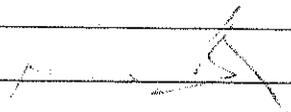
Jaccard Nathalie 

Jaccoud Jessica 

Jaques Vincent 

Jaquier Rémy

## Liste des député-e-s signataires – état au 8 janvier 2019

Jobin Philippe	Nicolet Jean-Marc 	Ryf Monique
Joly Rebecca	Paccaud Yves 	Schaller Graziella
Jungclaus Delarze Susanne	Pahud Yvan	Schelker Carole
Keller Vincent	Pernoud Pierre André	Schwaar Valérie
Labouchère Catherine	Petermann Olivier	Schwab Claude 
Liniger Philippe	Podio Sylvie	Simonin Patrick
Lohri Didier	Pointet François 	Sonnay Eric
Luccarini Yvan 	Porchet Léonore	Sordet Jean-Marc
Luisier Brodard Christelle	Probst Delphine 	Stürner Felix
Mahaim Raphaël	Radice Jean-Louis	Suter Nicolas
Marion Axel	Rapaz Pierre-Yves	Thalmann Muriel
Masson Stéphane	Räss Etienne	Thuillard Jean-François
Matter Claude 	Ravenel Yves	Treboux Maurice
Mayor Olivier 	Rey-Marion Alette	Trolliet Daniel 
Meienberger Daniel	Rezso Stéphane	Tschopp Jean 
Meldem Martine	Richard Claire	van Singer Christian
Melly Serge	Riesen Werner	Venizelos Vassilis
Meyer Keller Roxanne	Rime Anne-Lise	Volet Pierre
Miéville Laurent	Rochat Fernandez Nicolas 	Vuillemin Philippe
Mischler Maurice 	Romanens Pierre-André	Vuilleumier Marc 
Mojon Gérard	Romano-Malagrifa Myriam 	Wahlen Marion
Montangero Stéphane 	Roulet-Grin Pierrette	Weissert Cédric
Mottier Pierre François	Rubattel Denis	Wüthrich Andreas
Neumann Sarah 	Ruch Daniel	Zünd Georges
Neyroud Maurice	Rydlo Alexandre 	Zwahlen Pierre 



Grand Conseil  
Secrétariat général  
Pl. du Château 6  
1014 Lausanne

# Interpellation

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 19 INT 306

Déposé le : 05.02.19

Scanné le : \_\_\_\_\_

**Art. 115 et 116 LGC** L'interpellation est une demande d'explications ou de précisions adressée au CE sur un fait du gouvernement ou de son administration. Elle porte sur une compétence propre ou déléguée du CE et peut être développée oralement devant le GC. Les questions qu'elle contient sont exprimées de telle manière que le CE puisse y répondre et sont suffisamment précises pour qu'une réponse courte y soit apportée dans le délai légal (attention : ne pas demander un rapport, auquel cas il s'agit d'un postulat).

*Délai de réponse dès le renvoi au CE : trois mois.*

## Titre de l'interpellation

Pour que le revenu d'insertion ne soit pas seulement une période de recherche de travail infructueuse.

## Texte déposé

Selon les statistiques sur le revenu d'insertion (Vaud) du mois d'octobre 2018, la grande majorité des bénéficiaires étaient âgés de 18 à 59 ans (18'000 sur 18'756), dont 71% de 30 à 59 ans. Parmi ces personnes, seules 620 bénéficiaient de mesures d'insertion professionnelle. Parmi ces dernières, il s'agissait de stages professionnels (2%), allocations cantonales d'initiation au travail (11%), de prestations de formation (52%) et emploi d'insertion (35%).

Lors du Colloque Insertion Vaud le 18 octobre 2018 sur le thème « Chômage des Seniors, Quel avenir sur le marché du travail », René Knüsel, professeur de politiques sociales à l'Université de Lausanne a dit « Le paradoxe, c'est qu'alors que le taux de chômage est bas, la probabilité que les chômeurs de plus de 50 ans retrouvent un emploi est plus basse en Suisse qu'ailleurs. » En fait, dans mon entourage, je peux constater que bien souvent, retrouver un travail devient compliqué dès l'âge de 40 ans.

Autre paradoxe, alors que la Suisse est confrontée à une pénurie de main-d'œuvre qualifiée dans certains secteurs, des personnes dans la force de l'âge sont en difficulté lorsqu'il s'agit de retrouver un emploi. Le programme FORJAD (formation pour jeunes adultes en difficulté) introduit en 2006, qui cible les 18 – 25 ans, a donné de bons résultats. Aussi, les entreprises savent quel type de main d'œuvre qualifiée et quelles compétences manquent sur le marché de l'emploi, et à fortiori au sein des bénéficiaires du RI.

Les faits ci-dessus amènent à poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

1. Le Conseil d'Etat veut-il s'inspirer du projet FORJAD pour créer un programme similaire pour les bénéficiaires du RI âgés de 30 – 55 ans ?
2. Quelles alliances sont possible avec les entreprises afin de déployer un tel programme de reconversion pour les bénéficiaires du RI âgés de 30 à 55 ans ?

Merci au Conseil d'Etat pour ses réponses.

Commentaire(s)

Conclusions

Souhaite développer



Ne souhaite pas développer



Nom et prénom de l'auteur :

Josephine Byrne Garelli

Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :

Signature :

*Josephine Byrne Garelli*

Signature(s) :

05.02.19

**Merci d'envoyer une copie à la boîte mail du Bulletin : [bulletin.grandconseil@vd.ch](mailto:bulletin.grandconseil@vd.ch)**

## Liste des député-e-s signataires – état au 8 janvier 2019

Aminian Taraneh

Aschwanden Sergei

Attinger Doepper Claire

Baehler Bech Anne

Balet Stéphane

Baux Céline

Berthoud Alexandre

Betschart Anne Sophie

Bettschart-Narbel Florence

Bezençon Jean-Luc

Blanc Mathieu

Bolay Guy-Philippe

Botteron Anne-Laure

Bouverat Arnaud

Bovay Alain

Buclin Hadrien

Buffat Marc-Olivier

Butera Sonya

Byrne Garelli Josephine

Cachin Jean-François

Cardinaux François

Carrard Jean-Daniel

Carvalho Carine

Chapuisat Jean-François

Cherbuin Amélie

Cherubini Alberto

Chevalley Christine

Chevalley Jean-Bernard

Chevalley Jean-Rémy

Chollet Jean-Luc

Christen Jérôme

Christin Dominique-Ella

Clerc Aurélien

Cornamusaz Philippe

Courdesse Régis

Creteigny Laurence

Croci Torti Nicolas

Cuendet Schmidt Muriel

Cuérel Julien

Deillon Fabien

Démétriadès Alexandre

Desarzens Eliane

Dessemontet Pierre

Devaud Grégory

Develey Daniel

Dolivo Jean-Michel

Dubois Carole

Dubois Thierry

Ducommun Philippe

Dupontet Aline

Durussel José

Echenard Cédric

Epars Olivier

Evéquozy Séverine

Favrod Pierre Alain

Ferrari Yves

Freymond Isabelle

Freymond Sylvain

Fuchs Circé

Gander Hugues

Gaudard Guy

Gay Maurice

Genton Jean-Marc

Germain Philippe

Gfeller Olivier

Glardon Jean-Claude

Glauser Nicolas

Glauser Krug Sabine

Glavyre Yann

Gross Florence

Induni Valérie

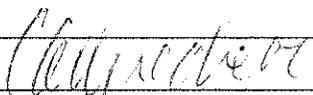
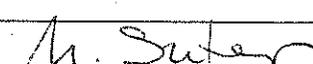
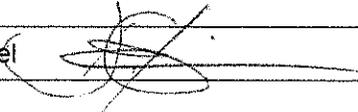
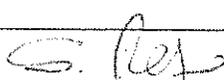
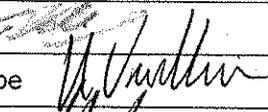
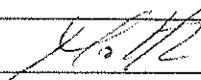
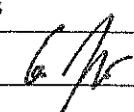
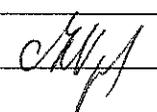
Jaccard Nathalie

Jaccoud Jessica

Jaques Vincent

Jaquier Rémy

## Liste des député-e-s signataires – état au 8 janvier 2019

Jobin Philippe	Nicolet Jean-Marc	Ryf Monique
Joly Rebecca	Paccaud Yves	Schaller Graziella
Jungclaus Delarze Susanne	Pahud Yvan	Schelker Carole
Keller Vincent	Pernoud Pierre André	Schwaar Valérie
Labouchère Catherine 	Petermann Olivier 	Schwab Claude
Liniger Philippe	Podio Sylvie	Simonin Patrick 
Lohri Didier	Pointet François	Sonnay Eric
Luccarini Yvan	Porchet Léonore	Sordet Jean-Marc
Luisier Brodard Christelle	Probst Delphine	Stürner Felix
Mahaim Raphaël	Radice Jean-Louis	Suter Nicolas 
Marion Axel	Rapaz Pierre-Yves	Thalmann Muriel
Masson Stéphane 	Räss Etienne	Thuillard Jean-François
Matter Claude 	Ravenel Yves	Treboux Maurice
Mayor Olivier	Rey-Marion Alette	Trolliet Daniel
Meienberger Daniel 	Rezso Stéphane 	Tschopp Jean
Meldem Martine	Richard Claire	van Singer Christian
Melly Serge	Riesen Werner	Venizelos Vassilis
Meyer Keller Roxanne	Rime Anne-Lise 	Volet Pierre 
Miéville Laurent	Rochat Fernandez Nicolas	Vuillemin Philippe 
Mischler Maurice	Romanens Pierre-André 	Vuilleumier Marc
Mojon Gérard	Romano-Malagrifa Myriam	Wahlen Marion
Montangero Stéphane	Roulet-Grin Pierrette	Weissert Cédric
Mottier Pierre François 	Rubattel Denis	Wüthrich Andreas
Neumann Sarah	Ruch Daniel	Zünd Georges 
Neyroud Maurice 	Rydlo Alexandre	Zwahlen Pierre



Grand Conseil  
Secrétariat général  
Pl. du Château 6  
1014 Lausanne

CAF   
**Postulat**  
(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 19 POS 106

Déposé le : 05.02.19

Scanné le : \_\_\_\_\_

**Art. 118 et 119 LGC** Le postulat charge le CE d'étudier l'opportunité de prendre une mesure ou de légiférer dans un domaine particulier (attention : le postulat n'impose pas au CE de légiférer, contrairement à la motion et à l'initiative) et de dresser un rapport. Il porte sur une compétence propre ou déléguée du CE. Motivé, le postulat doit exposer clairement la mesure souhaitée ou l'objet du rapport demandé.

Il peut suivre deux procédures différentes : **(a) le renvoi à l'examen d'une commission.**

- Soit le postulant demande expressément, dans son développement écrit, le renvoi direct du postulat à une commission du GC moyennant les signatures d'au moins 20 députés ; dans ce cas, il n'y a pas de débat.

- Soit, lors du développement en plénum et de la discussion, un député ou le CE demande le renvoi à une commission et le GC vote dans ce sens.

**(b) la prise en considération immédiate.** Un député ou le CE demande la prise en considération immédiate du postulat ; suite au vote du GC, le postulat est soit renvoyé au CE, soit classé.

**Délai de réponse dès le renvoi au CE : une année**

Titre du postulat

**Potentiel et développement hydraulique dans le canton de Vaud ?**

Texte déposé

Dans le programme de législature du Conseil d'Etat 2018-2022, il est prévu d'encourager les entreprises électriques à augmenter la production, l'approvisionnement et la distribution d'énergie d'origine hydraulique. En 2008, la Direction générale de l'environnement avait mandaté une étude dont l'objectif était d'évaluer le potentiel hydraulique global pour la production hydroélectrique. Depuis lors, pas grand-chose n'a été fait. Par ailleurs, le contexte et les sensibilités ont évolué.

En Suisse, les petites centrales hydrauliques produisent principalement de l'énergie électrique qui représente une source significative d'énergie indigène et d'appoint. Certes, la production d'énergie par la force hydraulique se trouve parfois confrontée à des intérêts divergents (pêche, irrigation agricole, protection de la nature) mais ces derniers ne s'excluent pas totalement. Des projets de réhabilitation ou de nouvelles petites centrales hydrauliques dans notre canton peuvent très bien trouver des compromis dans leur mise en œuvre.

A l'heure où il y a un intérêt croissant de la population et des milieux politiques pour les sources d'énergie renouvelables, l'énergie hydraulique revêt toute son importance et son actualité.

Au-delà de nombreux discours sur les énergies renouvelables, notre canton devrait avancer plus concrètement dans ce domaine.

Le postulat demandé au Conseil d'Etat d'établir un rapport sur les potentiels et sur les développements hydrauliques possibles dans le canton de Vaud et sur les intentions concrètes de notre Gouvernement en la matière, notamment sur les éléments suivants :

- Etat sur le potentiel de réhabiliter d'anciennes usines qui utilisaient principalement la force hydraulique pour mouvoir les machines industrielles ?
- Etat sur le potentiel d'optimisation d'ouvrages existants, notamment par l'augmentation du débit turbinable pour des ouvrages qui avaient été sous-dimensionnés (par exemple, l'augmentation de la chute brute ou par tout autre moyen susceptible d'optimiser) ?
- Etat actuel des projets hydroélectriques en cours d'étude ?
- Etat sur les projets hydroélectriques prévus ?
- Etat sur les synergies possibles avec d'autres cantons voire avec la confédération (par exemple, les Services Industriels de Genève (SIG) viennent de signer un gros contrat d'hydroélectricité des barrages valaisans avec les Forces Motrices Valaisannes (FMV)) ?
- Etat sur les positions des différents acteurs concernés sur le développement hydraulique (investisseurs, protection environnement, ...) ?
- Etat sur les difficultés concrètes liées aux procédures d'octroi de concessions et quelles en seraient les éventuelles simplifications ?
- Pour ces quinze prochaines années, estimation d'engagement financier à faire dans l'hydraulique et quelle en serait la rentabilité sur le long terme ?

En outre, dans ses derniers programmes de législatures, l'Etat de Vaud s'était fixé d'atteindre une part d'énergie renouvelable. Comment les objectifs ont-ils été atteints durant ces dix dernières années et quelle est l'évaluation des perspectives pour les dix prochaines années ?

Nous remercions le Conseil d'Etat de faire diligence à ce postulat.

Assens, le 5 février 2019

Commentaire(s)

Conclusions

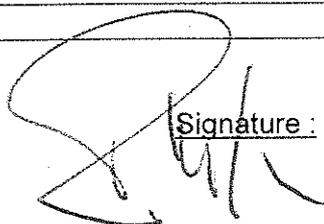
Développement oral obligatoire (selon art. 120a LGC)

- |   |   |
|---|---|
| (a) renvoi à une commission avec au moins 20 signatures | x |
| (b) renvoi à une commission sans 20 signatures          | ┐ |
| (c) prise en considération immédiate                    | ┐ |

Nom et prénom de l'auteur :

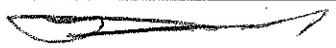
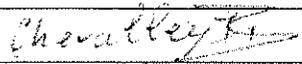
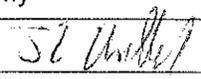
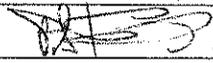
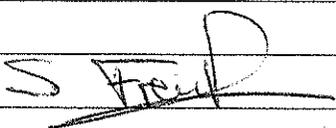
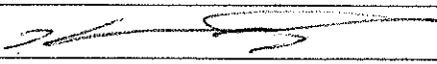
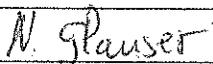
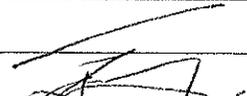
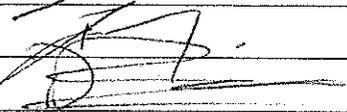
**RUBATTEL Denis, député**

Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :

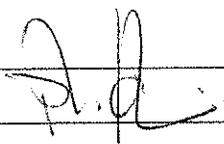
  
Signature :

Signature(s) : voir feuille séparée

## Liste des député-e-s signataires – état au 8 janvier 2019

Aminian Taraneh	Cherubini Alberto	Durussel José 
Aschwanden Sergei	Chevalley Christine	Echenard Cédric
Attinger Doepper Claire	Chevalley Jean-Bernard 	Epars Olivier
Baehler Bech Anne	Chevalley Jean-Rémy	Evéquo Séverine
Balet Stéphane	Chollet Jean-Luc 	Favrod Pierre Alain 
Baux Céline 	Christen Jérôme	Ferrari Yves
Berthoud Alexandre	Christin Dominique-Ella	Freymond Isabelle
Betschart Anne Sophie	Clerc Aurélien	Freymond Sylvain 
Bettschart-Narbel Florence	Cornamusaz Philippe	Fuchs Circé
Bezençon Jean-Luc	Courdesse Régis	Gander Hugues
Blanc Mathieu	Creteigny Laurence	Gaudard Guy
Bolay Guy-Philippe	Croci Torti Nicolas	Gay Maurice
Botteron Anne-Laure	Cuendet Schmidt Muriel	Genton Jean-Marc
Bouverat Arnaud	Cuérel Julien 	Germain Philippe
Bovay Alain	Deillon Fabien 	Gfeller Olivier
Buclin Hadrien	Démétriadès Alexandre	Gardon Jean-Claude
Buffat Marc-Olivier	Desarzens Eliane	Glauser Nicolas 
Butera Sonya	Dessemontet Pierre	Glauser Krug Sabine
Byrne Garelli Josephine	Devaud Grégory	Glare Yann 
Cachin Jean-François	Develey Daniel	Gross Florence
Cardinaux François	Dolivo Jean-Michel	Induni Valérie
Carrard Jean-Daniel	Dubois Carole	Jaccard Nathalie
Carvalho Carine	Dubois Thierry 	Jaccoud Jessica
Chapuisat Jean-François	Ducommun Philippe 	Jaques Vincent
Cherbuin Amélie	Dupontet Aline	Jaquier Rémy

## Liste des député-e-s signataires – état au 8 janvier 2019

Jobin Philippe 

Joly Rebecca

Jungclaus Delarze Susanne

Keller Vincent

Labouchère Catherine

Liniger Philippe 

Lohri Didier

Luccarini Yvan

Luisier Brodard Christelle

Mahaim Raphaël

Marion Axel

Masson Stéphane

Matter Claude

Mayor Olivier

Meienberger Daniel

Meldem Martine

Melly Serge

Meyer Keller Roxanne

Miéville Laurent

Mischler Maurice

Mojon Gérard

Montangero Stéphane

Mottier Pierre François

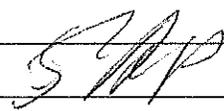
Neumann Sarah

Neyroud Maurice

Nicolet Jean-Marc

Paccaud Yves

Pahud Yvan

Pernoud Pierre André 

Petermann Olivier

Podio Sylvie

Pointet François

Porchet Léonore

Probst Delphine

Radice Jean-Louis

Rapaz Pierre-Yves 

Räss Etienne

Ravenel Yves

Rey-Marion Alette 

Rezso Stéphane

Richard Claire

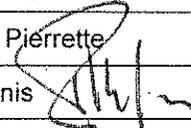
Riesen Werner 

Rime Anne-Lise

Rochat Fernandez Nicolas

Romanens Pierre-André

Romano-Malagrifa Myriam

Roulet-Grin Pierrette 

Rubattel Denis

Ruch Daniel

Rydlö Alexandre

Ryf Monique

Schaller Graziella

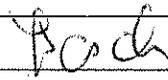
Schelker Carole

Schwaar Valérie

Schwab Claude

Simonin Patrick

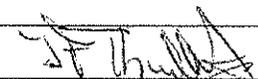
Sonnay Eric

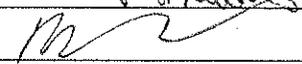
Sordet Jean-Marc 

Stürner Felix

Suter Nicolas

Thalmann Muriel

Thuillard Jean-François 

Treboux Maurice 

Trolliet Daniel

Tschopp Jean

van Singer Christian

Venizelos Vassilis

Volet Pierre

Vuillemin Philippe

Vuilleumier Marc

Wahlen Marion

Weissert Cédric 

Wüthrich Andreas

Zünd Georges

Zwahlen Pierre



Grand Conseil  
Secrétariat général  
Pl. du Château 6  
1014 Lausanne

# Postulat

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 19.POS-107

Déposé le : 05.07.19

Scanné le : \_\_\_\_\_

**Art. 118 et 119 LGC** Le postulat charge le CE d'étudier l'opportunité de prendre une mesure ou de légiférer dans un domaine particulier (attention : le postulat n'impose pas au CE de légiférer, contrairement à la motion et à l'initiative) et de dresser un rapport. Il porte sur une compétence propre ou déléguée du CE. Motivé, le postulat doit exposer clairement la mesure souhaitée ou l'objet du rapport demandé.

Il peut suivre deux procédures différentes : **(a) le renvoi à l'examen d'une commission.**

- Soit le postulant demande expressément, dans son développement écrit, le renvoi direct du postulat à une commission du GC moyennant les signatures d'au moins 20 députés ; dans ce cas, il n'y a pas de débat.

- Soit, lors du développement en plénum et de la discussion, un député ou le CE demande le renvoi à une commission et le GC vote dans ce sens.

**(b) la prise en considération immédiate.** Un député ou le CE demande la prise en considération immédiate du postulat ; suite au vote du GC, le postulat est soit renvoyé au CE, soit classé.

**Délai de réponse dès le renvoi au CE : une année**

## Titre du postulat

Pour un congé maternité, allaitement, parental, adoption ... serein et une administration exemplaire et efficace

## Texte déposé

Il n'est pas encore usuel de remplacer systématiquement les femmes qui partent en congé maternité ou les hommes et les femmes au bénéfice d'un congé adoption ou autre, alors que la grande majorité des employeurs sont affiliés à une assurance perte de gain (APG) qui prend en charge une grande partie des coûts liés à cette absence et que cette dernière est planifiable à moyen terme (généralement 6 mois).

Cette pratique a pour conséquence de « stigmatiser » l'employée (respectivement l'employé) absente qui a mauvaise conscience et subit une certaine pression psychologique, les collègues de travail devant se répartir les tâches de la personne absente, etc.

Introduire le principe du remplacement systématique a pour conséquence de déculpabiliser la femme enceinte (et les hommes et femmes en congé adoption), de donner une chance à une personne qui entre ou qui est déjà sur le marché du travail, d'alléger le travail des collègues restants, etc. Bref c'est aussi un signal positif par rapport aux femmes et aux parents qui désirent avoir des enfants.

L'administration cantonale devrait être exemplaire dans ce domaine et avoir une politique de remplacement systématique des femmes enceintes (resp. des hommes ou femmes en congé adoption) afin que ces dernières (ou derniers) puissent profiter sereinement de leur congé et envisager p. ex. de le prolonger avec le congé allaitement et/ou parental.

La maternité et les congés maternité / allaitement / parental / etc. ne doivent pas devenir une source de stress pour l'employé qui en bénéficie ni une charge supplémentaire pour l'équipe dans laquelle elle/il travaille, créant ainsi une surcharge néfaste pour la santé ainsi qu'une source de démotivation. Les remplacements pendant des absences de longue durée devraient donc être planifiés, mis en place et rétribués de manière appropriée, faute de quoi chaque grossesse, chaque période d'absence pour cause de maternité, devient un risque pour le fonctionnement d'une unité administrative, surtout lorsqu'elle est de petite taille.

Vu ce qui précède, j'ai l'honneur de demander au Conseil d'état :

- d'étudier la mise en place du remplacement systématique de tout employé absent à long terme (4 mois et plus) et dont l'absence est prévisible (congé maternité, adoption, parental, ...) afin que chacun (le bénéficiaire du congé comme l'équipe de collègues concernée) puisse envisager sereinement cette absence et que le bon fonctionnement de l'unité administrative concernée soit assuré.

Je remercie d'avance le Conseil d'Etat pour son rapport.

Lausanne, le 5 février 2019

Commentaire(s)

Conclusions

Développement oral obligatoire (selon art. 120a LGC)

(a) renvoi à une commission avec au moins 20 signatures

(b) renvoi à une commission sans 20 signatures

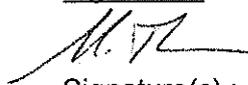
(c) prise en considération immédiate

Nom et prénom de l'auteur :

Muriel Thalmann

Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :

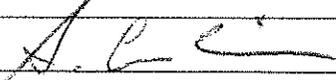
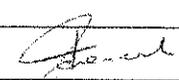
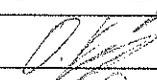
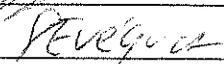
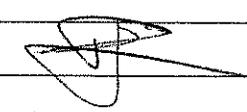
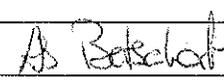
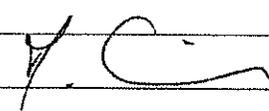
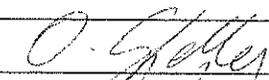
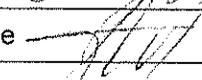
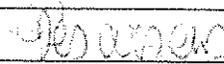
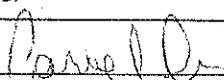
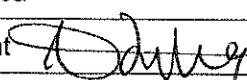
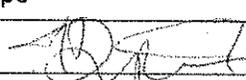
Signature :



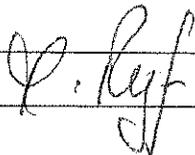
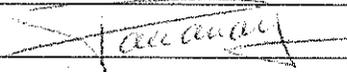
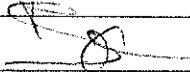
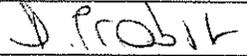
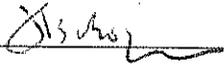
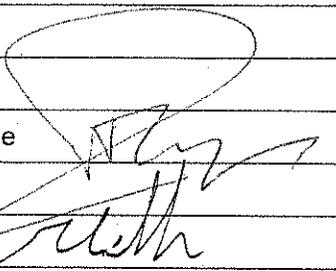
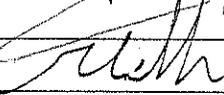
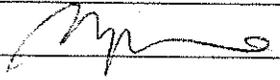
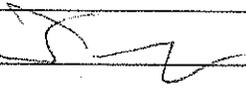
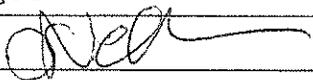
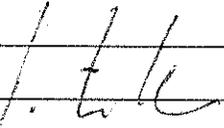
Signature(s) :

**Merci d'envoyer une copie à la boîte mail du Bulletin : [bulletin.grandconseil@vd.ch](mailto:bulletin.grandconseil@vd.ch)**

POS Pour un congé maternité, allaitement, parental, adoption, ... parents et non admissibles  
*exemplaire et efficace*  
**Liste des député-e-s signataires – état au 8 janvier 2019**

Aminian Taraneh	Cherubini Alberto 	Durussel José
Aschwanden Sergei	Chevalley Christine	Echenard Cédric 
Attinger Doepper Claire 	Chevalley Jean-Bernard	Epars Olivier 
Baehler Bech Anne	Chevalley Jean-Rémy	Evéquo Séverine 
Balet Stéphane 	Chollet Jean-Luc	Favrod Pierre Alain
Baux Céline	Christen Jérôme	Ferrari Yves
Berthoud Alexandre	Christin Dominique-Ella	Freymond Isabelle 
Betschart Anne Sophie 	Clerc Aurélien	Freymond Sylvain
Bettschart-Narbel Florence	Cornamusaz Philippe	Fuchs Circé
Bezençon Jean-Luc	Courdesse Régis	Gander Hugues
Blanc Mathieu	Creteigny Laurence	Gaudard Guy
Bolay Guy-Philippe	Croci Torti Nicolas	Gay Maurice
Botteron Anne-Laure 	Cuendet Schmidt Muriel 	Genton Jean-Marc
Bouverat Arnaud 	Cuérel Julien	Germain Philippe
Bovay Alain	Deillon Fabien	Gfeller Olivier 
Buclin Hadrien	Démétriadès Alexandre 	Giardon Jean-Claude 
Buffat Marc-Olivier	Desarzens Eliane 	Glauser Nicolas
Butera Sonya	Dessemontet Pierre	Glauser Krug Sabine
Byrne Garelli Josephine	Devaud Grégory	Glaysre Yann
Cachin Jean-François	Develey Daniel	Gross Florence
Cardinaux François	Dolivo Jean-Michel	Induni Valérie 
Carrard Jean-Daniel	Dubois Carole	Jaccard Nathalie
Carvalho Carine 	Dubois Thierry	Jaccoud Jessica
Chapuisat Jean-François	Ducommun Philippe	Jaques Vincent 
Cherbuin Amélie 	Dupontet Aline 	Jaquier Rémy

## Liste des député-e-s signataires – état au 8 janvier 2019

Jobin Philippe	Nicolet Jean-Marc	Ryf Monique 
Joly Rebecca	Paccaud Yves 	Schaller Graziella
Jungclaus Delarze Susanne	Pahud Yvan	Schelker Carole
Keller Vincent	Pernoud Pierre André	Schwaar Valérie 
Labouchère Catherine	Petermann Olivier	Schwab Claude
Liniger Philippe	Podio Sylvie	Simonin Patrick
Lohri Didier	Pointet François	Sonnay Eric
Luccarini Yvan	Porchet Léonore 	Sordet Jean-Marc
Luisier Brodard Christelle	Probst Delphine 	Stürner Felix
Mahaim Raphaël	Radice Jean-Louis	Suter Nicolas
Marion Axel	Rapaz Pierre-Yves	Thalmann Muriel
Masson Stéphane	Räss Etienne	Thuillard Jean-François
Matter Claude	Ravenel Yves	Treboux Maurice
Mayor Olivier	Rey-Marion Alette	Trolliet Daniel 
Meienberger Daniel	Rezso Stéphane	Tschopp Jean 
Meidem Martine	Richard Claire	van Singer Christian
Melly Serge 	Riesen Werner	Venzelos Vassilis
Meyer Keller Roxanne	Rime Anne-Lise	Volet Pierre
Miéville Laurent	Rochat Fernandez Nicolas	Vuillemin Philippe
Mischler Maurice 	Romanens Pierre-André	Vuilleumier Marc
Mojon Gérard	Romano-Malagrifa Myriam 	Wahlen Marion
Montangero Stéphane 	Roulet-Grin Pierrette	Weissert Cédric
Mottier Pierre François	Rubattel Denis	Wüthrich Andreas
Neumann Sarah 	Ruch Daniel	Zünd Georges
Neyroud Maurice	Rydyo Alexandre	Zwahlen Pierre 



Grand Conseil  
Secrétariat général  
Pl. du Château 6  
1014 Lausanne

# Postulat

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 19-POS-108

Déposé le : 05.02.19

Scanné le : \_\_\_\_\_

**Art. 118 et 119 LGC** Le postulat charge le CE d'étudier l'opportunité de prendre une mesure ou de légiférer dans un domaine particulier (attention : le postulat n'impose pas au CE de légiférer, contrairement à la motion et à l'initiative) et de dresser un rapport. Il porte sur une compétence propre ou déléguée du CE. Motivé, le postulat doit exposer clairement la mesure souhaitée ou l'objet du rapport demandé.

Il peut suivre deux procédures différentes : **(a) le renvoi à l'examen d'une commission.**

- Soit le postulant demande expressément, dans son développement écrit, le renvoi direct du postulat à une commission du GC moyennant les signatures d'au moins 20 députés ; dans ce cas, il n'y a pas de débat.

- Soit, lors du développement en plénum et de la discussion, un député ou le CE demande le renvoi à une commission et le GC vote dans ce sens.

**(b) la prise en considération immédiate.** Un député ou le CE demande la prise en considération immédiate du postulat ; suite au vote du GC, le postulat est soit renvoyé au CE, soit classé.

**Délai de réponse dès le renvoi au CE : une année**

## Titre du postulat

Stop au harcèlement scolaire

## Texte déposé

Selon le Conseil d'État le harcèlement scolaire touche environ 10% des élèves<sup>1</sup>. Sur 89'5000 écoliers, cela signifie 8'950 enfants victimes ; mais bien plus de concernés si l'on compte les auteurs et les témoins<sup>2</sup>.

Plusieurs études ont démontré les conséquences que le harcèlement a sur la santé des enfants concernés, ceux-ci sont notamment plus souvent confrontés à des troubles anxieux et dépressifs, à des pensées suicidaires ou à des passages à l'acte qui peuvent perdurer au-delà de la période scolaire.

Ces deux dernières décennies différents projets essayant de répondre à cette problématique ont été mis en œuvre dans différents pays. Plusieurs d'entre eux ont fait l'objet d'évaluation quant à leur efficacité. Il en ressort que si la plupart conduisent à une réduction des comportements, celle-ci est souvent faible voire inefficace.

Dans ce contexte la Finlande a élaboré un programme anti-harcèlement nommé KIVA, qui a fait ses preuves et s'est déployé dans de nombreux pays (Estonie, Italie, Espagne, Grèce, Chili, USA...)<sup>3</sup>. Ce programme ne concentre pas son action exclusivement sur la victime ou sur le harceleur, mais travaille sur le contexte. Il conjugue des actions universelles à caractère préventif et des actions

<sup>1</sup> État de Vaud, Conférence de presse 20 novembre 2015

<sup>2</sup> État de Vaud, page DGEO, chiffres clés

<sup>3</sup> Claire F, Garandau & Salmivalli, Le programme anti-harcèlement KIVA, Presse Universitaire

ciblées dans les cas de harcèlement détecté.

Les études d'efficacité sur ce projet démontre non-seulement une baisse des situations de harcèlement, mais a aussi des effets secondaires positifs sur l'ensemble des enfants concernés par le programme. En effet, les élèves touchés par le programme semblent présenter une amélioration de leur motivation et de leurs résultats scolaires, ainsi qu'un plus grand plaisir à se rendre à l'école.

L'école doit être un lieu où les élèves peuvent évoluer et apprendre en toute sécurité. Par le présent postulat, nous avons l'honneur de demander au Conseil d'État d'envisager la mise en place du programme KIVA dans les écoles vaudoises afin de renforcer une école qui permette à toutes et tous d'apprendre et de grandir dans un environnement respectueux de leur intégrité physique et psychique.

Commentaire(s)

Conclusions

Développement oral obligatoire (selon art. 120a LGC)

(a) renvoi à une commission avec au moins 20 signatures

(b) renvoi à une commission sans 20 signatures

(c) prise en considération immédiate

Nom et prénom de l'auteur :

Sylvie Podio

Signature :



Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :

Signature(s) :

**Merci d'envoyer une copie à la boîte mail du Bulletin : [bulletin.grandconseil@vd.ch](mailto:bulletin.grandconseil@vd.ch)**

## Liste des député-e-s signataires – état au 8 janvier 2019

Aminian Taraneh

Aschwanden Sergei

Attinger Doepper Claire

Baehler Bech Anne

Balet Stéphane

Baux Céline

Berthoud Alexandre

Betschart Anne Sophie

Bettschart-Narbel Florence

Bezençon Jean-Luc

Blanc Mathieu

Bolay Guy-Philippe

Botteron Anne-Laure

Bouverat Arnaud

Bovay Alain

Buclin Hadrien

Buffat Marc-Olivier

Butera Sonya

Byrne Garelli Josephine

Cachin Jean-François

Cardinaux François

Carrard Jean-Daniel

Carvalho Carine

Chapuisat Jean-François

Cherbuin Amélie

Cherubini Alberto

Chevalley Christine

Chevalley Jean-Bernard

Chevalley Jean-Rémy

Chollet Jean-Luc

Christen Jérôme

Christin Dominique-Ella

Clerc Aurélien

Cornamusaz Philippe

Courdesse Régis

Cretegy Laurence

Croci Torti Nicolas

Cuendet Schmidt Muriel

Cuérel Julien

Deillon Fabien

Démétriadès Alexandre

Desarzens Eliane

Dessemontet Pierre

Devaud Grégory

Develey Daniel

Dolivo Jean-Michel

Dubois Carole

Dubois Thierry

Ducommun Philippe

Dupontet Aline

Durussel José

Echenard Cédric

Epars Olivier

Evéquo Séverine

Favrod Pierre Alain

Ferrari Yves

Freymond Isabelle

Freymond Sylvain

Fuchs Circé

Gander Hugues

Gaudard Guy

Gay Maurice

Genton Jean-Marc

Germain Philippe

Gfeller Olivier

Glardon Jean-Claude

Glauser Nicolas

Glauser Krug Sabine

Glayre Yann

Gross Florence

Induni Valérie

Jaccard Nathalie

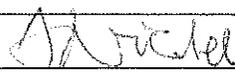
Jaccoud Jessica

Jaques Vincent

Jaquier Rémy

## Liste des député-e-s signataires – état au 8 janvier 2019

Jobin Philippe

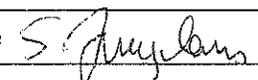
Nicolet Jean-Marc 

Ryf Monique

Joly Rebecca

Paccaud Yves

Schaller Graziella

Jungclaus Delarze Susanne 

Pahud Yvan

Schelker Carole

Keller Vincent

Pernoud Pierre André

Schwaar Valérie

Labouchère Catherine 

Petermann Olivier

Schwab Claude

Liniger Philippe 

Podio Sylvie

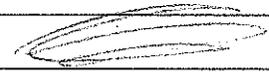
Simonin Patrick

Lohri Didier

Pointet François

Sonnay Eric

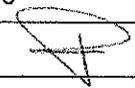
Luccarini Yvan

Porchet Léonore 

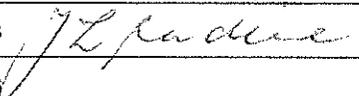
Sordet Jean-Marc

Luisier Brodard Christelle

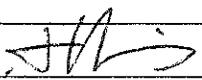
Probst Delphine

Stürner Felix 

Mahaim Raphaël

Radice Jean-Louis 

Suter Nicolas

Marion Axel 

Rapaz Pierre-Yves

Thalmann Muriel

Masson Stéphane

Räss Etienne

Thuillard Jean-François

Matter Claude

Ravenel Yves

Treboux Maurice

Mayor Olivier 

Rey-Marion Alette

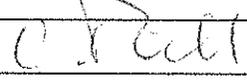
Trolliet Daniel

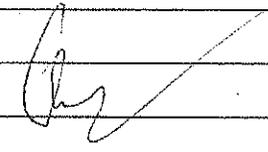
Meienberger Daniel

Rezso Stéphane

Tschopp Jean

Meldem Martine 

Richard Claire 

van Singer Christian 

Melly Serge

Riesen Werner

Venizelos Vassilis

Meyer Keller Roxanne

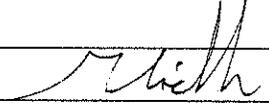
Rime Anne-Lise

Volet Pierre

Miéville Laurent

Rochat Fernandez Nicolas 

Vuillemin Philippe

Mischler Maurice 

Romanens Pierre-André

Vuilleumier Marc

Mojon Gérard

Romano-Malagrifa Myriam

Wahlen Marion

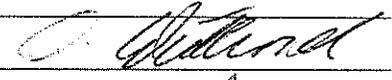
Montangero Stéphane

Roulet-Grin Pierrette

Weissert Cédric

Mottier Pierre François

Rubattel Denis

Wüthrich Andreas 

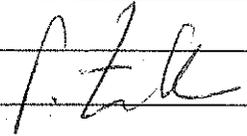
Neumann Sarah

Ruch Daniel

Zünd Georges

Neyroud Maurice

Rydlo Alexandre

Zwahlen Pierre 



Grand Conseil  
Secrétariat général  
Pl. du Château 6  
1014 Lausanne

# Initiative

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 19.101.012

Déposé le : 05.02.19

Scanné le : \_\_\_\_\_

**Art. 127 à 129 LGC** L'initiative permet à un député de proposer un projet de loi, de décret ou de révision constitutionnelle partielle, de proposer d'exercer le droit d'initiative du canton auprès de l'Assemblée fédérale ou encore de proposer l'exercice du droit de référendum par le Canton. Elle touche à une compétence propre du GC.

Elle peut suivre deux procédures différentes : **(a) le renvoi à l'examen d'une commission.**

- Soit l'initiant demande expressément, dans son développement écrit, le renvoi direct de l'initiative à une commission du GC moyennant les signatures d'au moins 20 députés ; dans ce cas, il n'y a pas de débat.

- Soit, lors du développement en plénum et de la discussion, un député ou le CE demande le renvoi à une commission et le GC vote dans ce sens.

**(b) la prise en considération immédiate.** Un député ou le CE demande la prise en considération immédiate de l'initiative ; suite au vote du GC, elle est soit renvoyée au CE, soit classée.

**Délai de réponse dès le renvoi au CE : une année**

## Titre de l'initiative

Pour le climat, réduisons nos émissions de CO2 avec des actes concrets !

Stop à l'importation d'électricité à base de charbon, utilisons nos ressources en énergies renouvelable.

## Texte déposé

Nous connaissons tous les objectifs d'une politique énergétique raisonnable: protéger le climat, améliorer la sécurité d'approvisionnement de notre pays et renforcer notre économie publique.

Le but de ses objectifs est de freiner l'exploitation des énergies fossiles (mazout, gaz, charbon) et favoriser l'utilisation d'énergies renouvelables, respectueuses de l'environnement et des paysages. Tels sont les mots d'ordre aujourd'hui.

Hors, force est de constater que cette politique peine à avancer.

**L'énergie solaire** est aujourd'hui à l'origine de seulement 2,25% de la production d'électricité suisse. Elle pourrait toutefois être davantage exploitée en Suisse, ce qui permettrait de réduire la dépendance à l'électricité importée, et surtout à celle issue du charbon.

Le potentiel de production énergétique à base du soleil est énorme. Si nous décidions de couvrir avec des panneaux solaires la totalité des surfaces de toitures et de façades bien exposées, nous pourrions satisfaire en 2050 l'entier de nos besoins annuels en eau chaude, une part significative de nos besoins de chauffage, et près de 40 % de notre consommation électrique.

Malheureusement, ce potentiel est à peine exploité, puisqu'en 2016, seuls 5% des toits et façades adaptés étaient équipés d'installations photovoltaïques.

Pourtant, les surfaces totales disponibles et bien exposées au rayonnement solaire sont estimées à 140 km<sup>2</sup> pour les toitures, et à 55 km<sup>2</sup> pour les façades. Le rayonnement solaire qui tombe en moyenne sur ces surfaces chaque année correspond à environ 200 TWh. C'est quasiment la consommation énergétique totale actuelle de la Suisse.

De plus recourir au potentiel solaire des toitures et des façades exploitables ne nécessite aucune emprise sur le terrain constructible ou sur les terres agricoles, donc préserve les surfaces d'assolement.

**Le bois énergie** constitue lui aussi une énergie renouvelable avec encore un énorme potentiel.

Avec les nouvelles technologies le bois n'est plus uniquement utilisé pour produire de la chaleur mais il est également utilisé pour produire de l'électricité. Le bois comme l'hydraulique est une ressource d'énergie qui peut être stockée et utilisable sur demande.

En Suisse, le recours à l'énergie issue du bois pourrait sans problème être doublée, sans que les forêts en souffrent. Bien au contraire: nous maintiendrions ainsi la santé et la vitalité des forêts.

Le potentiel d'énergie à base de bois en Suisse est estimé à 16.1Twh, soit près de 6 mios de m3. Pour le Canton de Vaud, celui-ci est de 1'200 GWh, pour près de 285'000to de bois. Selon le dernier rapport du Canton de Vaud, aux quantités de bois énergie actuellement produites par les forêts vaudoises, équivalentes à 27.5 mios de litres de mazout, pourraient s'ajouter l'équivalent de plus de 35 mios de litres de mazout.

**Comme pour le solaire, l'utilisation du bois énergie de nos forêts ne nécessite que peu ou pas d'emprise sur les terres constructible ou agricoles, et n'a aucune atteinte au paysage.**

Le solaire qui produit de l'électricité en bonne saison, allié au bois énergie qui produit de l'électricité en hiver forment un mix énergétique idéal.

Mais ces deux énergies renouvelables peinent à se développer, ceci dû à des importations de courants défilant toute concurrence. En effet, le coût de rachat de l'électricité étant trop bas, de nombreuses installations ne voient pas le jour, faute de rentabilité.

Avec l'abandon de la RPC fédérale force est de constater que les diverses subventions aux propriétaires privés favorisent plutôt l'autoconsommation et non la production d'électricité pour l'ensemble de la population.

Dès lors, afin de réduire l'importation d'électricité issue de source non renouvelable comme le charbon, les signataires demandent à la Confédération la mise en place d'un système de rachat de l'électricité indigène renouvelable par les fournisseurs de courant, avec un prix au KWh qui couvrent les coûts de production. Ce système serait basé sur l'ancien système RPC. Afin de développer réellement ces énergies, cette rétribution devrait s'ajouter aux aides à l'investissement appelée RU.

Source :

Site swissenergyscope

Site OFEN

Site Energie bois Suisse

Site Etat de Vaud Energie

Commentaire(s)

Conclusions

Développement oral obligatoire (selon art. 120a LGC)

(a) renvoi à une commission avec au moins 20 signatures



(b) renvoi à une commission sans 20 signatures



(c) prise en considération immédiate



Nom et prénom de l'auteur :

Signature :

Pahud Yvan au nom du groupe UDC

Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :

Signature(s) :

**Merci d'envoyer une copie à la boîte mail du Bulletin :** [bulletin.grandconseil@vd.ch](mailto:bulletin.grandconseil@vd.ch)

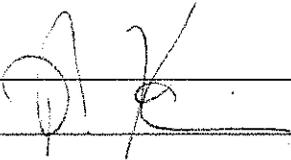
Grégory Devaud, au nom du groupe CLR  


Initiative / Y. Pahud. (Climat & CO2)

Liste des député-e-s signataires – état au 8 janvier 2019

Aminian Taraneh		Durussel José
Aschwanden Serge		Echenard Cédric
Attinger Doepper Claire		Epars Olivier
Baehler Bech Anne		Evéquois Séverine
Balet Stéphane		Favrod Pierre Alain
Baux Céline		Ferrari Yves
Berthoud Alexandre		Freymond Isabelle
Betschart Anne Sophie		Freymond Sylvain
Bettschart-Narbel Florence		Fuchs Circé
Bezençon Jean-Luc		Gander Hugues
Blanc Mathieu		Gaudard Guy
Bolay Guy-Philippe		Gay Maurice
Botteron Anne-Laure		Genton Jean-Marc
Bouverat Arnaud		Germain Philippe
Bovay Alain		Gfeller Olivier
Buclin Hadrien		Gardon Jean-Claude
Buffat Marc-Olivier		Glauser Nicolas
Butera Sonya		Glauser Krug Sabine
Byrne Garelli Josephine		Glaysre Yann
Cachin Jean-François		Gross Florence
Cardinaux François		Induni Valérie
Carrard Jean-Daniel		Jaccard Nathalie
Carvalho Carine		Jaccoud Jessica
Chapuisat Jean-François		Jaques Vincent
Cherbuin Amélie		Jaquier Rémy
Cherubini Alberto		
Chevalley Christine		
Chevalley Jean-Bernard		
Chevalley Jean-Rémy		
Chollet Jean-Luc		
Christen Jérôme		
Christin Dominique-Ella		
Clerc Aurélien		
Cornamusaz Philippe		
Courdesse Régis		
Creteigny Laurence		
Croci Torti Nicolas		
Cuendet Schmidt Muriel		
Cuérel Julien		
Deillon Fabien		
Démétriadès Alexandre		
Desarzens Eliane		
Dessemontet Pierre		
Devaud Grégory		
Develey Daniel		
Dolivo Jean-Michel		
Dubois Carole		
Dubois Thierry		
Ducommun Philippe		
Dupontet Aline		

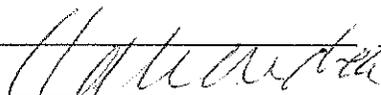
## Liste des député-e-s signataires – état au 8 janvier 2019

Jobin Philippe 

Joly Rebecca

Jungclaus Delarze Susanne

Keller Vincent

Labouchère Catherine 

Liniger Philippe 

Lohri Didier

Luccarini Yvan

Luisier Brodard Christelle

Mahaim Raphaël

Marion Axel

Masson Stéphane

Matter Claude 

Mayor Olivier

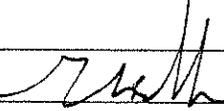
Meienberger Daniel

Meldem Martine

Melly Serge

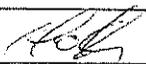
Meyer Keller Roxanne

Miéville Laurent

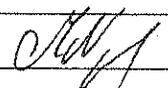
Mischler Maurice 

Mojon Gérard

Montangero Stéphane

Mottier Pierre François 

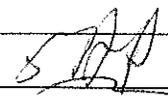
Neumann Sarah

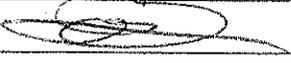
Neyroud Maurice 

Nicolet Jean-Marc

Paccaud Yves

Pahud Yvan

Pernoud Pierre André 

Petermann Olivier 

Podio Sylvie

Pointet François

Porchet Léonore

Probst Delphine

Radice Jean-Louis

Rapaz Pierre-Yves 

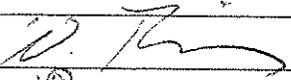
Räss Etienne

Ravenel Yves

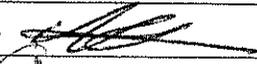
Rey-Marion Alette 

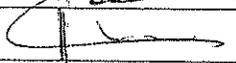
Rezso Stéphane

Richard Claire

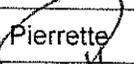
Riesen Werner 

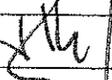
Rime Anne-Lise 

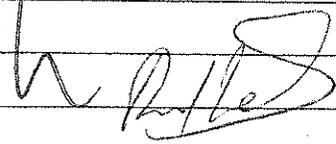
Rochat Fernandez Nicolas 

Romanens Pierre-André 

Romano-Malagrifa Myriam

Roulet-Grin Pierrette 

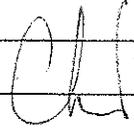
Rubattel Denis 

Ruch Daniel 

Rydlo Alexandre

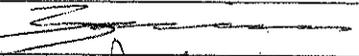
Ryf Monique

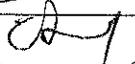
Schaller Graziella

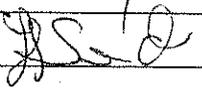
Schelker Carole 

Schwaar Valérie

Schwab Claude

Simonin Patrick 

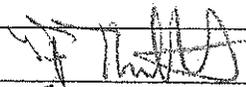
Sonnay Eric 

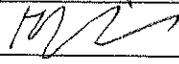
Sordet Jean-Marc 

Stürner Felix

Suter Nicolas

Thalmann Muriel

Thuillard Jean-François 

Treboux Maurice 

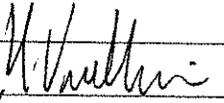
Trolliet Daniel

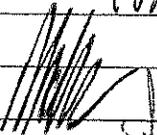
Tschopp Jean

van Singer Christian

Venizelos Vassilis

Volet Pierre

Vuillemin Philippe 

Vuilleumier Marc 

Wahlen Marion 

Weissert Cédric 

Wüthrich Andreas 

Zünd Georges 

Zwahlen Pierre

## Annule et remplace le précédent

**EXPOSE DES MOTIFS ET PROJETS DE LOIS 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 PROJETS 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 prendre en compte car elle répond à une demande et 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 ce qui concerne les règles relatives à l'usage accru du domaine public par les taxis.

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 (UberPOP permet à "Monsieur et Madame Tout-le-monde" d'effectuer des courses sans être titulaires 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. En Suisse, la société Uber s'est engagée à mettre un terme à cette activité d'ici au mois de juin 2018 [mars 2018 pour la suisse romande]), 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) et, dans une moindre mesure, la loi du 25 novembre 1974 sur la circulation routière (LVCR, RSV 741.01) 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 disposition traitant des compétences est introduite au Titre I de la LEAE. Par ailleurs, une nouvelle section VIII relative au transport de personnes à titre professionnel (Chapitre II de la loi) ainsi qu'une nouvelle section III (Chapitre IV de la loi) pour ce qui a trait aux compétences communales sont ainsi introduites 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 autorités d'exécution cantonale et communale d'un registre informatique cantonal relatif 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 que dite mise en œuvre s'effectuera dans un délai de deux ans dès l'entrée en vigueur du projet de loi.

## **1.2 Etat des lieux en matière de transport à titre 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]).

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 :

<b>Communes</b>	<b>Dates d'approbation</b>
<a href="#">Aigle</a>	07.06.2011
<a href="#">Coppet</a>	14.11.2013
<a href="#">Leysin</a>	11.05.2009
<a href="#">Morges</a>	14.05.1981
<a href="#">Noville</a>	20.12.2013
<a href="#">Nyon</a>	19.06.2007
<a href="#">Payeme</a>	29.01.2010
<a href="#">Penthalaz</a>	14.11.2013
<a href="#">Rougemont</a>	19.12.2011
<a href="#">Yverdon-les-Bains</a>	24.03.2009
<a href="#">Association Sécurité Riviera</a> (Blonay, Chardonne, Corseaux, Corsier-sur- Vevey, Jongny, La Tour-de-Peilz, Montreux, St-Légier-La Chiésaz, Vevey, Veytaux)	20.02.2015
<a href="#">Association de Communes de la région lausannoise pour le règlement du service des taxis</a> (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.

## 1.2.2 En Suisse

### 1.2.2.1 Au niveau fédéral

#### Réglementation actuelle

##### *Législation sur la régle du transport de voyageurs*

La loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV, RS 745.1) ainsi que son ordonnance (OTV, RS 745.11) régissent la régle du transport de voyageurs ainsi que l'utilisation des installations et des véhicules destinés au dit transport (art. 1, al. 1 LTV). Le Conseil fédéral peut néanmoins autoriser des dérogations (art. 5 LTV). Ainsi, conformément à l'art. 8, al. 1, let. a OTV, les courses avec des véhicules non guidés, construits et équipés pour transporter neuf personnes au maximum, conducteur compris sont soustraites à la régle du transport de voyageurs. Cela signifie en particulier qu'aucune concession fédérale issue du droit régalien n'est nécessaire.

Par conséquent, le canton est légitimé à légiférer en matière de transport de personnes à titre

professionnel sur son territoire dans les limites précitées.

*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<sup>bis</sup>, 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<sup>er</sup>, 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 supplémentaire<sup>340</sup>.

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 afférentes<sup>341</sup> 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 sociales<sup>342</sup>. 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 conduite<sup>343</sup>. Pour les indépendants<sup>344</sup>, l'ordonnance prévoit notamment aussi une durée maximale de la conduite, mais pas de durée maximale du travail hebdomadaire<sup>345</sup>. Elle définit par ailleurs les obligations des employeurs, et notamment une obligation de signaler le travail supplémentaire dans un rapport trimestriel<sup>346</sup>. Sont utilisés pour le contrôle du respect de la durée du travail, de la conduite et du repos : les enregistrements du tachygraphe<sup>347</sup> ainsi que les inscriptions dans le livret de travail<sup>348</sup>, dans les rapports journaliers de l'entreprise<sup>349</sup> ou dans les cartes de contrôle<sup>350</sup>. 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 analogique<sup>351</sup>, lequel doit être contrôlé, réparé et recontrôlé par un atelier bénéficiant de l'autorisation correspondante<sup>352</sup>. Les véhicules doivent également être contrôlés annuellement<sup>353</sup>. L'affectation d'un véhicule au transport professionnel de personnes doit par ailleurs être inscrite dans le permis de circulation<sup>354</sup>.

Certaines des prescriptions précitées ont un cadre légal<sup>355</sup>, comme la réglementation de la durée de travail et de présence des conducteurs professionnels de véhicules automobiles et de son contrôle efficace<sup>356</sup>.

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'ARVAG<sup>357</sup>, 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).

---

<sup>340</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> année, puis tous les trois ans (art. 27, al. 1, let. a, ch. 2, OAC).

---

<sup>341</sup> Art. 71 LTR.

<sup>342</sup> Art. 2, al. 2, let. c, OTR 2.

<sup>343</sup> 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.

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

<sup>345</sup> 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.

<sup>346</sup> 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).

<sup>347</sup> Ch. 2.4 et art. 15 et 16a OTR 2.

<sup>348</sup> Art. 17 et 18 OTR 2.

<sup>349</sup> Art. 19, al. 1, OTR 2.

<sup>350</sup> Art. 25, al. 4, OTR 2.

---

<sup>351</sup> Art. 100, al. 1, let. b et c, et al. 2, 3 et 4, OETV.

<sup>352</sup> Art. 101 OETV.

<sup>353</sup> Art. 33, al. 2, let. a, ch. 1, OETV.

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

<sup>355</sup> 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 ».

<sup>356</sup> Art 56 LCR.

<sup>357</sup> 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 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.

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.

Ainsi, la LMI part du principe que les réglementations cantonales ou communales sur l'accès au marché sont équivalentes (art. 2, al. 5 LMI).

Pour être compatible avec la réglementation fédérale sur le marché intérieur, les restrictions apportées par le droit cantonal ou communal :

- doivent s'appliquer tant aux offreurs locaux qu'aux offreurs extra-cantonaux ;
- doivent répondre au principe de proportionnalité ;
- ne doivent pas constituer une barrière déguisée à l'accès du marché destinée à favoriser les intérêts économiques locaux.

Les cantons et, a fortiori, les communes sont en principe tenus de reconnaître les autorisations rendues par les autres cantons. Ces décisions de reconnaissance doivent faire l'objet d'une procédure simple, rapide et gratuite (art. 3, al. 4 LMI).

#### *Législation sur les assurances sociales*

Conformément aux art. 111 et 112 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse (RS 101), la Confédération légifère sur la prévoyance vieillesse, survivants et invalidité. Il ne demeure donc aucune compétence résiduelle en faveur des cantons.

Le Tribunal fédéral s'est déjà prononcé à plusieurs reprises sur le statut des chauffeurs de taxis et plus particulièrement ceux liés à une centrale de taxis (Arrêt du 17 juin 2014, 8C\_357/2014 ; Arrêt du 9 novembre 2017, 8C\_571/2017). Le statut reconnu a été dans les deux cas un statut de salarié. Il est quoiqu'il en soit certain que les autorités d'exécution du présent projet de loi devront se conformer aux décisions rendues au niveau fédéral (par la SUVA, le Tribunal fédéral ou autres autorités).

### **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.

Au surplus, en réponse à une interpellation 17.3469 – Sylvia Schenker – Uber. N'est-il pas temps de passer à l'action ?, le Conseil fédéral indique qu'il suit de près les développements au niveau européen dans l'attente notamment du jugement de la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) qui examine actuellement si Uber, en tant que plate-forme de placement de contrats, est une entreprise technologique ou si la société est affiliée au secteur des transports. Une fois la réponse à cette question connue, le Conseil fédéral réexaminera la situation.

*Arrêt du 20 décembre 2017 de la Cour de Justice de l'Union européenne (CJUE)*

Dans son arrêt du 20 décembre 2017 dans l'affaire C-434/15, la CJUE a indiqué qu'un service d'intermédiation qui a pour objet, au moyen d'une application pour téléphone intelligent, de mettre en relation, contre rémunération, des chauffeurs non professionnels utilisant leur propre véhicule avec des personnes qui souhaitent effectuer un déplacement urbain, doit être considéré comme étant indissociablement lié à un service de transport et comme relevant dès lors de la qualification de " service dans le domaine des transports " au sens du droit de l'Union européenne.

La voie choisie dans le cadre du présent projet est en parfaite adéquation avec la jurisprudence de la CJUE. Le Conseil d'Etat suivra avec intérêt la réaction du Conseil fédéral à cette jurisprudence.

*Postulat 17.3203 – Philippe Nantermod – Clarification du statut d'indépendant*

Le Conseiller national Philippe Nantermod a encore déposé plusieurs interventions parlementaires concernant le statut AVS des collaborateurs travaillant pour des sociétés de l'économie dite de partage.

*Avis du Conseil fédéral*

Dans sa réponse du 24 mai 2017, le Conseil fédéral considère qu'il n'est pas nécessaire d'adopter de nouvelles dispositions légales en la matière. Il reconnaît cependant que si les dispositions juridiques existantes ne permettent plus de répondre aux nouveaux enjeux, il sera nécessaire d'adapter le cadre légal. Enfin, il relève le rôle important des autorités judiciaires, indiquant, à la fin de sa réponse, que la question du statut de cotisant des personnes qui collaborent avec la plateforme Uber est actuellement

devant les tribunaux. Enfin, il fait état du fait que la thématique sera à nouveau analysée dans le rapport en réponse au postulat Reynard 15.3854 – Automatisation. Risques et opportunités.

Le Conseil fédéral a livré son rapport en lien avec le postulat Reynard précité en date du 8 novembre 2017 ("Conséquences de la numérisation sur l'emploi et les conditions de travail : opportunités et risques", Rapport du Conseil fédéral donnant suite aux postulats 15.3854 Reynard du 16 septembre 2015 et 17.3222 Derder du 17 mars 2017, pp. 57, 60-61, 79 notamment). Il ne se prononce pas sur le statut AVS des collaborateurs d'Uber compte tenu des procédures judiciaires en cours. Il relève néanmoins que l'opportunité de recourir à des approches innovantes pour développer le droit devra être examinée. Il mentionne à titre indicatif l'introduction d'une liberté de choix sous certaines conditions ou la prise en considération d'une déclaration unanime des parties comme critère de délimitation complémentaire dans le cadre du droit actuel.

#### *Point de vue du Conseil d'Etat*

Le Conseil d'Etat suit avec attention les développements au niveau européen et 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 est entrée en vigueur le 1er juillet 2017. Cette nouvelle loi fait néanmoins l'objet de trois recours encore pendants devant la Chambre constitutionnelle de la Cour de justice du Canton de Genève. La nouvelle réglementation répond à l'arrivée d'Uber dans le canton. Elle entérine l'interdiction d'UberPOP 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 limité 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 à l'origine des réflexions menées par les autorités zurichoises. 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 en ce qui concerne l'usage accru du domaine public par les taxis doit être préservée au mieux ;

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 [LContr, RSV 312.11]). Celles-ci sont plus dissuasives que celles qui prévalent actuellement dans les règlements communaux. Les instruments répressifs permettent de :

- Retirer provisoirement ou définitivement une autorisation accordée (art. 19 LEAE) ;
- 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'art. 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 réglementation contenue dans 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.

Le présent projet renvoie à la définition de l'activité de transport de personnes à titre professionnel donnée par la législation fédérale (article 3, al. 1, al. 1bis et al. 1ter OTR 2).

#### *1.3.2.2 Article 12A LEAE, compétences en matière de transport de personnes à titre professionnel (nouveau)*

##### *Généralités*

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

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.

Par ailleurs, aucune autorisation n'est requise si l'on est en présence de covoiturage. Le covoiturage est considéré comme le partage d'un moyen de transport dont le conducteur emmène un ou plusieurs passagers à une destination prédéfinie. La particularité du covoiturage réside dans le fait que c'est le conducteur qui détermine lui-même la destination et que ce n'est qu'en fonction de celle-ci que les passagers se proposent pour partager le trajet. Le conducteur du véhicule détermine également lui-même le prix et l'itinéraire. Au surplus, le passager s'acquitte de la course, en principe, directement auprès du conducteur, sans diffuseur de course ou intermédiaire générant du profit.

##### *Ad alinéa 1*

Le projet de loi a été mis en consultation jusqu'à la fin du mois d'août 2017. Les milieux intéressés se sont majoritairement prononcés en faveur de la délivrance des autorisations par les autorités cantonales

et non par les communes (hormis pour l'utilisation accrue du domaine public par les taxis).

L'attrait de compétence au niveau cantonal, hormis pour l'utilisation du domaine public par les taxis qui demeure de la compétence des communes, implique l'introduction d'une disposition particulière prévoyant que le canton est compétent pour l'octroi des autorisations.

*Alinéa 1, lettre a, activité des chauffeurs pratiquant le transport de personnes à titre professionnel au sens du droit fédéral*

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 (permis de transport de personnes à titre professionnel). 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).

Au surplus, en prévoyant des conditions identiques pour tous les chauffeurs (taxi ou VTC), des modèles tels que celui d'UberPop (soit le transport de personne par tout un chacun) ne seront plus compatibles avec le cadre légal prévu.

*Alinéa 1, lettre b, exploitation d'une entreprise de transport de personnes à titre professionnel*

Cette lettre couvre l'activité des entreprises de transport de personnes à titre professionnel à proprement parler. Ce sont donc les entreprises de taxis et de véhicules de transport avec chauffeur (VTC) qui doivent requérir une autorisation en vertu de cette lettre. L'articulation entre la lettre a ci-avant et la présente lettre pourrait impliquer qu'un chauffeur doive requérir deux autorisations pour une seule et même personne. Ces cas devraient toutefois être limités et des simplifications administratives permettront de grouper les demandes.

Exemple : un chauffeur de limousine (VTC) qui est son propre patron doit requérir deux autorisations auprès du département (la première en sa qualité de chauffeur et la seconde en tant qu'entreprise de transport de personnes à titre professionnel). S'il décide de rejoindre par la suite une compagnie de taxis et de cesser son activité en tant qu'indépendant, son autorisation en tant que chauffeur perdurera alors qu'il complètera son autorisation d'entreprise de transport de personnes à titre professionnel par une autorisation de la commune s'agissant de l'usage accru du domaine public. De même, s'il décide de quitter la compagnie de taxi qui l'emploie pour rejoindre une autre entreprise de VTC, il ne devra pas demander de nouvelles autorisations.

*Alinéa 1, lettre c, activité exercée par les diffuseurs de courses ayant leur siège en Suisse*

Les diffuseurs de courses (tels que Uber ou autres centrales téléphoniques par exemple) doivent obtenir une autorisation de la part du département en charge de l'économie pour exercer leur activité sur le territoire cantonal. Des entités comme BlaBlaCar (site de partage de véhicules avec prélèvement de frais de réservation) devraient également requérir une autorisation.

*Ad alinéa 2*

Cet alinéa prévoit que, pour bénéficier de l'utilisation accrue du domaine public, les taxis doivent adresser leur demande d'autorisation à la commune concernée.

Exemple : un chauffeur de taxi souhaite pouvoir bénéficier de l'utilisation accrue du domaine public (circulation sur les voies de bus, places de parc réservées pour les taxis, etc.) dans la commune d'Yverdon-les-Bains. Au préalable, le chauffeur aura requis et obtenu les autorisations cantonales en tant que chauffeur et entreprise de transport de personnes à titre professionnel. Il lui appartient ensuite d'adresser une demande auprès de la commune d'Yverdon-les-Bains pour bénéficier des prérogatives liées à l'utilisation accrue du domaine public de cette commune. S'il ne le requiert pas, il sera libre d'exercer son activité de transport de personnes à titre professionnel sur l'entier du territoire cantonal

mais sans bénéficier des facilités accordées par les communes (ce sont notamment les "Taxis B" actuels). De même, s'il souhaite pouvoir circuler sur les couloirs de bus en Ville de Lausanne, c'est auprès de l'Association de Communes de la région lausannoise pour le règlement du service des taxis qu'il devra adresser sa demande.

En résumé, les prérogatives accordées aux "Taxis A" actuels demeureront de la compétence des communes. Pour ce qui est des "Taxis B", des véhicules de transport avec chauffeur (VTC) et des diffuseurs de courses, seules des autorisations cantonales leur seront délivrées.

#### 1.3.2.3 Article 62A LEAE, compétence (nouveau)

Ce premier article de la nouvelle section VIII introduite au sein du Titre III de la LEAE intitulée "Transport de personnes à titre professionnel" détermine quelle est l'autorité compétente pour délivrer les autorisations. Il s'agit du département chargé de l'application de la LEAE à savoir le Département de l'économie, de l'innovation et du sport (DEIS). Le département déléguera la mise en œuvre de cette réglementation à la Police cantonale du commerce (PCC) déjà compétente pour les autres autorisations délivrées en application de la LEAE.

#### 1.3.2.4 Article 62B LEAE Entreprise de transport de personnes à titre professionnel (nouveau)

Cet article définit les conditions que doivent remplir les entreprises exerçant le transport de personnes à titre professionnel (taxis, VTC) pour être considérées comme telles (cf. article 3 al. 1bis et 1ter OTR2). Le nombre de véhicule(s) détenu(s) par l'entreprise n'est pas déterminant.

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.

#### 1.3.2.5 Article 62C LEAE Diffuseurs de courses (nouveau)

Cet article définit la notion de diffuseur de courses. Il s'agit de toute personne physique ou morale qui 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.

#### 1.3.2.6 Article 62D LEAE Conditions d'attribution des courses (nouveau)

##### *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 obtenir des informations concernant les auteurs des infractions plus aisément 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.

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.

#### 1.3.2.7 Article 62E LEAE Autorisations (nouveau)

Cet article contient les principes en vue de l'obtention des autorisations. La disposition légale se veut volontairement succincte afin de régler les modalités d'exécution dans le cadre du règlement. Dans toute la mesure du possible, les milieux intéressés seront intégrés au processus de mise en œuvre des dispositions d'exécution (vraisemblablement par le biais d'un groupe de consultation).

##### *Ad alinéa 1*

Pour obtenir les autorisations, le requérant doit fournir au département toutes les pièces tendant à démontrer qu'il s'acquitte correctement de ses obligations en matière d'assurances sociales. A défaut, l'autorité compétente ne lui délivrera pas les autorisations requises.

Les législations fédérales en matière d'assurances sociales opèrent un renvoi à l'AVS pour ce qui a trait à l'assujettissement notamment. La référence à l'AVS uniquement est donc suffisante. Il n'est point nécessaire de mentionner toutes les assurances sociales.

Pour des raisons de protection des données, il est préférable que ce soit le requérant qui fournisse les informations relatives à son assujettissement à l'AVS plutôt qu'un devoir de l'autorité de se renseigner.

Le requérant doit également amener la preuve qu'une assurance responsabilité civile pour le transport de personnes à titre professionnel a bien été conclue et qu'il n'a pas commis d'infraction à la loi sur la circulation routière (LCR).

##### *Ad alinéa 2*

Pour éviter que l'alinéa précédent ne soit une coquille vide, le projet prévoit que, durant toute la durée de validité de l'autorisation, le département est habilité à vérifier que les conditions d'octroi sont remplies.

##### *Ad alinéa 3*

Afin d'être compatible avec la LMI et la LCD, les autorisations sont valables sur l'entier du territoire cantonal.

L'autorisation permet ainsi d'exercer l'activité de transport de personnes à titre professionnel dans tout le canton même si dite activité est exercée à un taux réduit (quelques heures par mois par exemple). Seules les restrictions purement communales relatives à l'usage accru du domaine public par les taxis, 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 l'autorité cantonale 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 qui la lui a délivrée. S'il souhaite pouvoir bénéficier de ces prérogatives sur le territoire d'une autre commune, il devra demander l'autorisation idoine et s'acquitter de la taxe y relative comme c'est déjà le cas actuellement.

##### *Ad alinéa 4*

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. Il s'en suit que la liberté d'accès au marché ne peut en principe pas être refusée à des offreurs externes (art. 3, al. 1-3, LMI). En effet, la LMI part du principe que les réglementations cantonales ou communales sur l'accès au marché sont

équivalentes (art. 2, al. 5 LMI). Les restrictions que les autorités cantonales ou communales apporteront :

- doivent s'appliquer tant aux offreurs locaux qu'aux offreurs extra-cantonaux ;
- doivent répondre au principe de proportionnalité ;
- ne doivent pas constituer une barrière déguisée à l'accès du marché destinée à favoriser les intérêts économiques locaux.

De plus, les décisions de reconnaissance rendues par le département doivent faire l'objet d'une procédure simple, rapide et gratuite (art. 3, al. 4 LMI).

Fort de ce constat, il se justifie d'introduire une reconnaissance facilitée, par les autorités cantonales, des autorisations délivrées dans un autre canton tout comme le canton de Zürich l'a fait (§15 Anerkennung auswärtiger Taxiausweise [Taxigesetz]).

Les autorités vaudoises 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. Le droit fédéral prévoit en effet une limite à la reconnaissance facilitée lorsque les différentes législations cantonales présentent d'importantes disparités à savoir lorsque les cantons jugent certaines questions dignes de protection ou qu'ils font appel à d'autres mécanismes d'application en faisant intervenir le contrôle non pas au moment du lancement d'une activité mais durant son exercice (cf. Message relatif à la révision de la loi sur le marché intérieur du 24 novembre 2004, FF 2005 421, 441-442). Si des disparités telles que décrites ci-avant sont constatées par les autorités, celles-ci sont en droit d'exiger que le requérant fournisse les documents nécessaires qui n'auraient pas déjà été fournis au canton d'origine respectivement qu'il satisfasse aux conditions requises pour l'exercice de l'activité de transport de personnes à titre professionnel prévues par le droit fédéral qui n'auraient pas été vérifiées dans le canton d'origine ou aux conditions prévues par le droit vaudois qui répondraient à un intérêt public prépondérant n'ayant pas déjà été prises en compte de manière satisfaisante dans le canton d'origine, avant de lui délivrer les autorisations demandées.

#### *Ad alinéa 5*

La mise en œuvre concrète, notamment les documents exigés pour l'octroi des autorisations seront listés dans le Règlement d'application du 17 décembre 2014 de la loi du 31 mai 2005 sur l'exercice des activités économiques (RLEAE, RSV 930.01.1). Afin d'assurer une mise en œuvre optimale de la réglementation, un groupe de consultation formé des autorités et des partenaires économiques concernés sera constitué.

#### 1.3.2.8 Article 62F LEAE Durée de validité des autorisations (nouveau)

La durée de validité de l'autorisation sera fixée dans le règlement en tenant compte de la jurisprudence du Tribunal fédéral en la matière (cf. Arrêt du 1er septembre 2017, 2C 380/2016) ainsi qu'après avoir consulté les milieux concernés.

#### 1.3.2.9 Article 62G LEAE Registre des autorisations (nouveau)

##### *Création du registre*

S'agissant du registre, l'Etat devra, dans les deux ans dès l'entrée en vigueur de la présente modification législative, mettre les outils informatiques nécessaires à la disposition des autorités en charge de l'exécution de la présente réglementation 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 et que les autorisations communales

y sont intimement liées puisqu'une autorisation communale ne peut pas être délivrée sans que, préalablement, une autorisation cantonale n'ait été accordée 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, il se justifie que les autorités cantonales et les communes introduisent dans un registre unique les autorisations qu'elles délivrent. En contrepartie, les autorités peuvent visualiser les autorisations d'ores et déjà délivrées par l'autorité cantonale.

Sur requête motivée, le département peut accorder un accès au registre à d'autres autorités aux conditions de la loi sur la protection des données personnelles (LPrD, RSV 172.65).

Dans le cadre de la création du registre, le Service des automobiles et de la navigation a été approché afin de déterminer s'il est possible de créer ce registre respectivement de le rattacher à l'application "Infocar" développée par la société Viacar SA détenue par différents cantons partenaires (AG, ZG, SH, ZH, LU, BS et VD depuis 2005). Une telle réalisation n'est pas possible raison pour laquelle le registre sera développé par le biais des outils informatiques déjà utilisés par le Service de la promotion économique et du commerce (SPECo) puis au moyen du nouvel outil informatique en cours de développement par ledit service (SIRA, cf. point 3 Conséquences ci-après). A cet égard, un EMPD est en cours de finalisation. D'entente avec la DSI, cet EMPD sera dûment complété de manière à couvrir le développement du registre concerné par la présente révision légale.

#### *Financement du registre*

L'art. 20, al. 1, LEAE prévoit que : "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". En outre, il peut prévoir l'affectation de toute ou partie de ces émoluments pour le développement et la maintenance des outils informatiques (art. 20, al. 2, LEAE).

Ainsi, un émolument sera prélevé pour la délivrance des autorisations en matière de transport de personnes à titre professionnel. Le montant sera fixé en fonction du coût administratif engendré par les autorisations. Conformément à la législation en vigueur, il s'agira d'émoluments cantonaux. L'outil informatique sera mis à disposition des communes et les accès leur seront délivrés dans la mesure de leurs besoins.

#### 1.3.2.10 Section III Transport de personnes à titre professionnel, article 74A LEAE principe (nouveau)

##### *Ad alinéa 1*

Cet alinéa réserve la compétence des communes pour définir les modalités de l'utilisation accrue du domaine public. Les dispositions communales devront néanmoins respecter la LMI ainsi que la LCD. Si la réglementation communale s'avère contraire à la LMI ou à toute autre disposition légale, le requérant peut agir en justice.

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

Au surplus, les communes sont légitimées à octroyer des autorisations d'une durée limitée lors de manifestations d'une certaine ampleur (lors d'un festival par exemple). La Commission de la concurrence (ComCo) admet de telles restrictions (cf. Recommandation de la ComCo du 27 février 2012 "Marktzugang für ortsfremde Taxidienste am Beispiel der Marktzugangsordnungen der Kantone Bern, Basel-Stadt, Basel-Landschaft sowie der Städte Zürich und Winterthur, let. B, ch. 7 et 8").

Enfin, les réglementations communales doivent demeurer neutres en matière de concurrence. Les charges (terme consacré par la LMI) imposées par les communes en plus de la réglementation cantonale doivent garantir une concurrence loyale qui ne soit pas faussée (art. 1 LCD).

Certaines réglementations communales actuelles (cf. Règlement intercommunal sur le service des taxis de l'Association de communes de la région lausannoise ou Règlement sur le service des taxis de l'Association des communes Sécurité Riviera par exemple) prévoient différents types d'autorisations pour les taxis (A, B, év. C).

L'avant-projet ne contient plus que deux catégories : les taxis et les VTC. En l'état actuel, les taxis "B" seront considérés comme des VTC. Il appartiendra aux communes concernées, en fonction de leurs spécificités, de déterminer s'ils se justifient d'intégrer les taxis "B" actuels à leur catégorie " taxis " dans leurs nouvelles réglementations ou s'il y a lieu de les considérer comme des VTC.

#### *Ad alinéas 2 et 3*

Cet alinéa définit l'activité de taxi. Les communes autorisent l'activité de taxi sur leur territoire aux seuls chauffeurs et entreprises de transport de personnes à titre professionnel qui se sont vus délivrer une autorisation cantonale. L'autorisation cantonale constitue donc un prérequis à l'obtention d'une autorisation communale pour l'usage accru du domaine public.

En outre, l'activité du requérant doit remplir les conditions minimales suivantes :

- let.a : elle doit offrir une complémentarité au service public ;
- let.b : les chauffeurs exerçant cette activité doivent prendre part à un service de piquet 24/24 et 7/7 mis en place par la commune. Cela ne veut pas dire qu'un chauffeur doit assurer à lui seul le service de piquet. Il doit se mettre à disposition d'une commune ou association de communes pour assurer le service de piquet ;
- let. c : le règlement communal peut prévoir que le requérant doive s'affilier à un seul diffuseur de courses. Cette disposition laisse la possibilité aux communes qui le souhaiteraient de conditionner, par le biais de leur règlement, l'usage accru de leur domaine public à l'obligation de s'affilier à un diffuseur de course unique, de leur choix. Une telle restriction n'est en effet constitutive ni d'une violation de la liberté économique, ni d'une violation de la liberté d'association, ni d'une inégalité de traitement (arrêt du TF du 29 août 2011, réf. 2C\_116/2011, consid. 7.2, 7.3 et 9), pour autant toutefois que l'exploitation de la centrale d'appel (diffuseur de course) ait fait l'objet d'un appel d'offre public, renouvelé régulièrement (arrêt du TF du 9 octobre 2007, réf. 2C\_71/2007, consid. 6). En l'absence d'une disposition correspondante dans le règlement communal, le requérant pourra choisir de s'affilier ou non, à un ou plusieurs diffuseurs de courses.

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), choix que l'Association de communes de la région lausannoise pourrait à l'avenir restreindre à un seul diffuseur si elle le prévoit dans son règlement. Si les conditions qui précèdent ne sont pas cumulativement remplies, il s'agit d'une activité de VTC et non de taxi.

#### *Ad alinéa 4*

Actuellement, les communes délivrent un nombre limité d'autorisations permettant de bénéficier de l'usage accru du domaine public (autorizations pour les " Taxis A "). Avec la nouvelle réglementation cantonale, elles seront toujours autorisées à limiter le nombre d'autorisations délivrées. La ComCo considère qu'une telle limitation du nombre d'autorisations est admissible si elle répond à un intérêt public prépondérant.

#### *Ad alinéa 5*

Conformément à l'article 4 de la loi du 5 décembre 1956 sur les impôts communaux (LCom, RSV 650.11), les communes peuvent percevoir des taxes spéciales en contrepartie de prestations ou avantages déterminés ou de dépenses particulières. En conséquence, la taxe prélevée en contrepartie de l'usage accru du domaine public doit être prévue dans un règlement communal soumis à l'approbation

du chef de département concerné. Au vu de l'habilitation ressortant de l'article précité, il n'est a priori pas nécessaire de prévoir expressément cette possibilité dans le présent projet. Toutefois, dans la mesure où l'art. 74a pose un cadre contraignant pour les communes, il apparaît judicieux de préciser que le droit cantonal n'entend pas interdire ce genre de taxes.

Par ailleurs et comme c'est déjà le cas actuellement, il appartient aux communes de régler toutes les modalités liées à l'usage accru du domaine public dans un règlement communal, dans le respect des règles et des limites territoriales posées par la Loi sur l'organisation policière vaudoise (LOPV).

#### *Ad alinéa 6*

L'octroi de l'autorisation communale permet aux taxis de prétendre à l'utilisation de l'enseigne " taxi ". Les communes peuvent en outre les autoriser à sillonner les rues à la recherche de clients et à prendre en charge ceux qui les hèlent.

#### 1.3.2.11 Dispositions transitoires

Le canton dispose d'un délai de deux ans pour mettre en œuvre le registre des autorisations prévu à l'article 62g. Les autres dispositions sont immédiatement exécutoires dès l'entrée en vigueur du présent projet de loi.

Compte tenu du changement de paradigme avec un passage de réglementations communales à une réglementation cantonale hormis pour ce qui a trait à l'usage accru du domaine public par les taxis, un délai de 6 mois est accordé aux détenteurs d'autorisations communales pour demander une autorisation cantonale. Les détenteurs d'autorisations communales sont autorisés à poursuivre leur activité conformément à la réglementation communale applicable à l'autorisation dont il bénéficie jusqu'à l'entrée en force de la décision cantonale rendue en application du nouveau droit.

Il appartiendra aux communes qui ont des demandes d'autorisation pendantes lors de l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation de les transmettre sans délai au département afin que les autorisations demandées puissent être délivrées en application du nouveau droit.

#### 1.3.2.12 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

La consultation s'est déroulée de fin mai à fin août 2017. Les résultats ainsi que les commentaires du département relatifs à chaque prise de position figurent dans les tableaux en annexe. Il y a lieu de s'y référer pour de plus amples détails. Les éléments clés qui ont été modifiés sont néanmoins les suivants :

Avant consultation	Après consultation
Délivrance des autorisations par les communes (Art. 74a et ss LEAE [nouveaux])	Délivrance des autorisations par le canton hormis pour ce qui a trait à l'usage accru du domaine public qui demeure de la compétence des communes (Art. 12a, 62a et ss et 74a LEAE [nouveaux])
Contrôle des conditions d'octroi au moment de la délivrance des autorisations	Contrôle des conditions tout au long de la durée de validité de l'autorisation
Pas de norme sur la protection des données	Dans la LEAE en général, une norme sera introduite lors d'une révision plus importante. Sur demande du PPDI, il est néanmoins prévu que les communes sont responsables pour les données qu'elles traitent. (LA PPDI souhaite éviter que des « reproches » puissent être adressés aux autorités cantonales pour des données sur lesquelles elles n'ont pas la maîtrise).
Introduction de toutes les autorisations par les communes dans le registre informatique	Introduction des autorisations relatives à l'usage accru du domaine public par les communes dans le registre informatique (octroi, retrait, suspension) Les autres autorisations sont introduites dans le registre par les autorités cantonales
Prélèvement d'une partie des émoluments communaux pour la création et la maintenance des outils informatiques	Prélèvement d'un émolument cantonal. L'outil informatique sera mis à la disposition des communes.
Aucune indication sur la mise en œuvre concrète	Information dans l'EMPL qu'un groupe de consultation sera créé. Un projet de règlement (RLEAE) sera établi et soumis aux autorités et milieux concernés.

## 2 RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT AU POSTULAT MATHIEU BLANC RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LE POSTULAT MATHIEU BLANC ET CONSORTS - POUR UNE LOI/RÈGLEMENTATION CANTONALE DU SERVICE DE TRANSPORT DE PERSONNES (15\_POS\_131)

### 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 express 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 réglementer l'usage accru du domaine public. Par conséquent, le présent projet donne pleinement suite au postulat en intégrant de nouvelles dispositions relatives 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.

## **3 CONSÉQUENCES**

### **3.1 Constitutionnelles, légales et réglementaires (y.c. eurocomptabilité)**

La loi sur l'exercice des activités économiques (LEAE) est modifiée. De plus, l'ajout des nouvelles dispositions légales 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 après avoir consulté les milieux concernés.

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

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

Le principe des émoluments qui serviront à financer le régime d'autorisation est d'ores et déjà prévu à l'art. 20 LEAE. Le Conseil d'Etat fixera le montant de l'émolument dans le RLEAE.

S'agissant des conséquences financières relatives aux besoins en personnel, cf. point 3.4 ci-après.

Pour ce qui a trait au développement informatique nécessaire à la délivrance des autorisations via le futur logiciel SIRA, cf. point 3.10 ci-après.

### **3.3 Conséquences en termes de risques et d'incertitudes sur les plans financier et économique**

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 gèrera le registre informatique.

La délivrance des autorisations par la PCC induira une charge de travail supplémentaire à deux égards. D'une part, un travail important devra permettre de remplacer les actuelles autorisations communales de taxis par des autorisations cantonales de pratiquer le transport de personnes à titre professionnel (600 autorisations de taxis au moins). D'autre part, de nouvelles autorisations cantonales devront être octroyées à l'ensemble des nouveaux acteurs du transport de personnes à titre professionnel soit en particulier les chauffeurs de VTC et les diffuseurs de courses.

A l'heure actuelle, selon les informations reçues de la part du Service des automobiles et de la navigation (SAN), environ 2'500 véhicules sont enregistrés en tant que véhicules dévolus au transport de personnes à titre professionnels. A ces véhicules s'ajoutent encore les véhicules affectés au transport de personnes à titre professionnel de personnes (VTC et/ou "Uber") qui ne font actuellement pas l'objet d'un enregistrement particulier au SAN.

Le service intercommunal de Lausanne et région occupe, hors inspectorat, 2,6 ETP pour la gestion de 347 autorisations de taxis. Ce ratio, ramené à un volume d'environ 600 autorisations de taxis dans le canton de Vaud projeté, par règle de trois, la nécessité pour la PCC de disposer de 4,5 ETP pour en absorber la gestion (sans compter le volume supplémentaire lié aux VTC et diffuseurs de courses).

Cette dotation correspond à celle que la PCC consacre à l'activité comparable de gestion des autorisations LADB, puisque 8 ETP (3 juristes et 5 gestionnaires de dossiers) absorbent un volume annuel de 1700 octrois et modifications d'autorisations dans le domaine de l'hôtellerie et la restauration.

Enfin, Genève consacre 10 ETP à gérer un volume de l'ordre de 1500 autorisations (chauffeurs de taxis et VTC, diffuseurs de courses, sociétés de transports et limousines). Cet effectif est également en charge de l'organisation de la formation obligatoire de chauffeur qui prévaut à Genève.

Par conséquent, pour absorber la masse de travail initiale, 4 ETP supplémentaires s'avèrent nécessaires :

- 2 ETP de gestionnaires de dossiers pour le processus de demande et de délivrance des autorisations ;
- 2 ETP de juristes pour assurer le suivi juridique de cette modification de la LEAE et des procédures de recours au Tribunal cantonal voire au Tribunal fédéral. Le cahier des charges de l'un sera précisé dans le sens qu'il aura notamment pour tâche de coordonner les contrôles de terrain effectués par les communes, si cela est jugé nécessaire.

Il est envisagé que les engagements soient effectués en CDD. Une évaluation sera effectuée après 2 ans afin de déterminer si les ETP doivent ou non être pérennisés.

Le coût est estimé à environ Fr. 540'000.- (2 gestionnaires de dossiers en niveau 7 et 2 juristes en niveau 12). Le financement des besoins en personnel sera traité dans le cadre du budget 2019 du SPECo.

### **3.5 Communes**

Les communes continueront à délivrer, comme elles le font actuellement, les autorisations relatives à l'usage accru du domaine public sur leur territoire. Leurs compétences visant à dénoncer les éventuelles infractions à la LEAE qu'elles constatent leur permettront également de dénoncer les infractions constatées en matière de transport de personnes à titre professionnel.

### **3.6 Environnement, développement durable et consommation d'énergie**

Néant.

### **3.7 Programme de législature et PDCN (conformité, mise en oeuvre, autres incidences)**

Le projet s'inscrit dans le programme de législature 2017-2022 et plus particulièrement comme une expression de la mesure 2.3 "Dans le cadre de son soutien à l'innovation, l'Etat veille en particulier à accompagner la transition numérique et le développement de la sécurité économique numérique".

### **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**

Le processus informatique induit par la délivrance des autorisations sera intégré dans le cadre du développement du nouveau système informatique du SPECo (SI-SPECo) et plus particulièrement au sein du projet SIRA - Système Informatique de Régulation des Activités réglementées - qui remplacera le logiciel actuellement utilisé par la PCC (PETALE).

A cet égard, un EMPD est en cours de finalisation. D'entente avec la DSI, cet EMPD sera dûment complété de manière à couvrir le développement du registre concerné par la présente révision légale.

### **3.11 RPT (conformité, mise en oeuvre, autres incidences)**

Néant.

### **3.12 Simplifications administratives**

Le projet permet une uniformisation du régime applicable au transport de personnes à titre professionnel à l'intérieur du canton.

### **3.13 Protection des données**

Suite aux échanges de vues avec le Bureau de la préposée à la protection des données (PPDI) ainsi que le Service juridique et législatif (SJL) et au vu du fait qu'une telle norme aurait " déséquilibré " la loi puisqu'il n'y aurait eu de disposition légale en matière de protection des données que pour cette thématique, il a été renoncé à intégrer une norme spécifique à propos de la protection des données dans le nouveau chapitre relatif au transport de personnes à titre professionnel. L'opportunité d'une telle disposition sera évaluée lorsque la LEAE devra être révisée de manière plus complète.

Il est néanmoins prévu, s'agissant des données traitées par les communes, qu'elles sont responsables des données qu'elles traitent (art. 62g, al. 3 du projet de LEAE).

### **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 projet de loi modifiant la loi du 25 novembre 1974 sur la circulation routière (LVCR) ;
- 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)**

du 17 janvier 2018

---

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu le projet de loi présenté par le Conseil d'Etat

vu le préavis ...

*décète*

***Article premier***

<sup>1</sup> la loi du 31 mai 2005 sur l'exercice des activités économiques est modifiée  
comme il suit :

**Texte actuel**

TITRE I                    DISPOSITIONS GÉNÉRALES

**Art. 4            Activités soumises à autorisation**

<sup>1</sup> 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.

**Projet**

TITRE I                    DISPOSITIONS GÉNÉRALES

**Art. 4            Activités soumises à autorisation**

<sup>1</sup> 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 au sens du droit fédéral.

	<b>Texte actuel</b>
TITRE III	ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES SOUMISES À AUTORISATION
Chapitre I	<b>Procédure d'autorisation</b>

Chapitre II	<b>Activités relevant de la compétence du canton</b>
-------------	--

	<b>Projet</b>
TITRE III	ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES SOUMISES À AUTORISATION
Chapitre I	<b>Procédure d'autorisation</b>

**Art. 12a**      **Compétences en matière de transport de personnes à  
titre professionnel**

- <sup>1</sup> La demande d'autorisation est adressée à l'autorité cantonale pour :
- a. l'activité des chauffeurs pratiquant le transport de personnes à titre professionnel ;
  - b. l'exploitation d'une entreprise de transport de personnes à titre professionnel ;
  - c. l'activité exercée par les diffuseurs de courses ayant leur siège en Suisse.

<sup>2</sup> La demande d'autorisation d'utilisation accrue du domaine public par les taxis est adressée à la commune en application des articles 18, alinéa 1 et 74a.

Chapitre II	<b>Activités relevant de la compétence du canton</b>
-------------	--

*SECTION VIII*      *TRANSPORT DE PERSONNES À TITRE  
PROFESSIONNEL*

**Art. 62a**      **Compétence**

<sup>1</sup> Le département est l'autorité cantonale compétente pour l'octroi des autorisations définies à l'article 12a, alinéa 1.

## Texte actuel

## Projet

### **Art. 62b      Entreprise de transport de personnes à titre professionnel**

<sup>1</sup> Exploite une entreprise de transport de personnes à titre professionnel toute personne physique ou morale ayant son siège en Suisse qui offre des courses professionnelles au sens du droit fédéral dans le but de réaliser un profit économique régulier au moyen de taxis ou de véhicules de transport avec chauffeur (VTC).

### **Art. 62c      Diffuseurs de courses**

<sup>1</sup> Est un diffuseur de courses au sens de l'article 12a, alinéa 1, lettre c, toute personne physique ou morale qui sert d'intermédiaire entre un chauffeur et un client par le biais de moyens de transmission téléphoniques, informatiques ou autres.

### **Art. 62d      Conditions d'attribution des courses**

<sup>1</sup> Seules les entreprises de transport de personnes à titre professionnel ainsi que les diffuseurs de courses qui ont leur siège en Suisse sont autorisés à effectuer ou à attribuer des courses sur le territoire cantonal.

<sup>2</sup> Ils 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 exercer 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.

**Art. 62e Autorisations**

<sup>1</sup> Pour obtenir l'autorisation, le requérant doit notamment fournir à l'autorité compétente toute information attestant de son assujettissement à l'assurance vieillesse et survivants (AVS), de la conclusion d'une assurance responsabilité civile pour le transport de personnes à titre professionnel ainsi que de l'absence d'infraction à la législation sur la circulation routière.

<sup>2</sup> Durant toute la durée de la validité de l'autorisation, le département est habilité à vérifier si les conditions d'octroi, notamment l'assujettissement à l'AVS, sont remplies. Il peut consulter les registres officiels correspondants à cet effet.

<sup>3</sup> Les autorisations accordées sont valables sur l'entier du territoire cantonal sous réserve des règles communales prévues conformément à l'article 74a.

<sup>4</sup> Le département reconnaît les autorisations délivrées par un autre canton aux conditions du droit fédéral. Si les exigences fixées par le canton d'origine pour l'octroi de l'autorisation ne sont pas équivalentes avec celles du droit vaudois, le département veille à ce que les conditions manquantes soient remplies avant de délivrer ou renouveler les autorisations.

<sup>5</sup> Le règlement d'exécution fixe les modalités.

**Art. 62f Durée de validité des autorisations**

<sup>1</sup> Le règlement d'exécution fixe la durée de validité des autorisations.

**Art. 62g Registre des autorisations**

<sup>1</sup> Le département tient un registre informatique concernant :

- a. les chauffeurs pratiquant le transport de personnes à titre professionnel ;
- b. les entreprises de transport de personnes à titre professionnel ;
- c. les diffuseurs de courses.

<sup>2</sup> Les communes enregistrent les autorisations qu'elles délivrent en application de l'article 18, alinéa 1 et sont responsables de la mise à jour des

## Texte actuel

### Chapitre IV Autorisation délivrée par la commune

## Projet

données correspondantes.

<sup>3</sup> L'autorité communale en charge des autorisations en matière de transport de personnes à titre professionnel bénéficie d'un accès au registre. Elle est responsable des données qu'elle traite en application de l'alinéa 2.

<sup>4</sup> Sur requête motivée, le département peut accorder un accès au registre à d'autres autorités.

<sup>5</sup> Le registre n'est pas public.

<sup>6</sup> Le règlement d'exécution fixe les modalités.

### Chapitre IV Autorisation délivrée par la commune

#### SECTION III TRANSPORT DE PERSONNES À TITRE PROFESSIONNEL

#### Art. 74a Principe

<sup>1</sup> Les communes définissent pour leur territoire les modalités de l'utilisation accrue du domaine public par les taxis.

<sup>2</sup> Est considérée comme taxi, l'activité de transport de personnes à titre professionnel ayant obtenu une autorisation cantonale qui bénéficie d'une autorisation communale permettant un usage accru du domaine public.

<sup>3</sup> Les communes autorisent l'activité de taxi sur leur territoire aux seuls chauffeurs et entreprises de transport de personnes à titre professionnel disposant d'une autorisation cantonale qui satisfont aux conditions minimales suivantes :

- a. ils offrent une complémentarité en matière de service public ;
- b. ils prennent part à un service de piquet 24/24 et 7/7 ;
- c. ils sont affiliés à un seul diffuseur de courses, le cas échéant désigné par l'autorité communale, si le règlement communal le prévoit.

<sup>4</sup> Elles peuvent limiter le nombre total d'autorisations délivrées pour leur territoire au regard des exigences d'une bonne gestion du domaine public.

<sup>5</sup> Le règlement communal détermine notamment le montant de la taxe qui

## Texte actuel

## Projet

peut être prélevée.

<sup>6</sup> Outre l'usage accru du domaine public, les taxis autorisés peuvent prétendre à l'utilisation de l'enseigne " taxi ". Ils peuvent également prétendre au droit de sillonner les rues à la recherche de clients et de prendre en charge ceux qui les hèlent si le règlement communal le prévoit.

### **Art. 2 Dispositions transitoires**

<sup>1</sup> Le registre des autorisations prévu à l'article 62g est mis en œuvre dans un délai de deux ans dès l'entrée en vigueur de la présente loi.

<sup>2</sup> Les demandes d'autorisation déposées avant l'entrée en vigueur de la présente loi, et pour lesquelles aucune décision d'autorisation n'a encore été rendue, sont soumises au nouveau droit. Les demandes d'autorisation de transport de personnes à titre professionnel au sens de l'article 12a, al. 1 qui sont pendantes au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi sont soumises au nouveau droit. Les autorités communales les transmettent sans délai au département.

<sup>3</sup> Les communes adaptent leur réglementation dans un délai d'un an dès l'entrée en vigueur de la présente loi.

<sup>4</sup> Les détenteurs d'une autorisation de transport de personnes à titre professionnel délivrée en application d'une réglementation communale doivent déposer les demandes d'autorisations cantonales requises en application du nouveau droit dans un délai de 6 mois dès l'entrée en vigueur de la présente loi. Ils sont autorisés à poursuivre leur activité conformément à l'autorisation en vigueur au moment du dépôt de leur demande jusqu'à l'entrée en force de la décision cantonale rendue en application du nouveau droit.

### **Art. 3 Exécution et entrée en vigueur**

<sup>1</sup> 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 17 janvier 2018.

La présidente :

Le chancelier :

*N. Gorrite*

*V. Grandjean*

Texte actuel

Projet

**PROJET DE LOI**  
**modifiant la loi du 25 novembre 1974 sur la circulation**  
**routière (LVCR) du ... 2017**

du 17 janvier 2018

---

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu le projet de loi présenté par le Conseil d'Etat

vu le préavis...

*décète*

**Article premier**

<sup>1</sup> La loi du 25 novembre 1974 sur la circulation routière est modifiée  
comme suit :

**Chapitre I            Autorités administratives**

**Art. 8            Autorités communales**

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

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

**Chapitre I            Autorités administratives**

**Art. 8            Autorités communales**

<sup>1</sup> Outre les pouvoirs qui leur sont délégués en vertu de la présente loi, les communes sont compétentes pour réglementer l'usage accru du domaine public par les taxis conformément à la loi du 31 mai 2005 sur l'exercice des activités économiques.

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

## Texte actuel

## Projet

### **Art. 2 Exécution et entrée en vigueur**

<sup>1</sup> 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 17 janvier 2018.

La présidente :

Le chancelier :

*N. Gorrite*

*V. Grandjean*

**RAPPORT DE MAJORITE DE LA COMMISSION  
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Exposé des motifs et projets de lois 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. PREAMBULE**

**1.1. DEROULEMENT DES SEANCES**

La commission s'est réunie à six reprises, soit les 19 et 23 mars, 23 avril, 15 et 25 mai et 11 juin 2018 à la Salle de la Cité, Place du Château 6, à Lausanne.

La commission était composée de Mmes les Députées Florence Bettschart-Narbel et Jessica Jaccoud, ainsi que de MM. les Députés Andreas Wüthrich, Marc Vuilleumier, Jean Tschopp, Maurice Treboux, François Pointet, Gérard Mojon, Fabien Deillon, Marc-Olivier Buffat, Arnaud Bouverat et Mathieu Blanc. Mme la Députée Sonya Butera en a assumé la présidence.

Le Conseil d'Etat était représenté par M. Philippe Leuba, Chef du Département de l'économie et du sport (DEIS), accompagné de Mme Delphine Rosser Zonca, Juriste à l'Unité juridique et secrétariat de l'Office cantonal de conciliation et d'arbitrage en cas de conflits collectifs de travail. M. Albert Von Braun, Chef de la Police cantonale du commerce a assisté aux séances des 19 mars, 25 mai et 11 juin 2018.

Mme Gaëlle Corthay, secrétaire de commission, est vivement remerciée pour son travail lors des séances, de même que M. Yvan Cornu qui l'a secondée à l'occasion de la séance du 11 juin 2018, ainsi que M. Florian Ducommun qui s'est occupé de la finalisation du rapport.

**1.2. PRESENCES & REMPLACEMENTS**

	Excusé-e-s	Remplaçant-e-s
23 mars et 15 mai 2018	Marc-Olivier Buffat	Jean-François Cachin
25 mai 2018	Jessica Jaccoud François Pointet Mathieu Blanc	Carine Carvalho Claire Richard Jean-François Cachin
11 juin 2018	Jessica Jaccoud Marc Vuilleumier Marc-Olivier Buffat	Carine Carvalho Hadrien Buclin Guy-Philippe Bolay

Lors des deux autres séances (19 mars et 23 avril 2018), tous les commissaires étaient présents.

### 1.3. ENTITES AUDITIONNEES

Avant même le début des travaux, quatre entités ont demandé à être auditionnées par la commission, soit : le syndicat Unia, l'entreprise Uber, l'Union des Taxis lausannois, et la société Taxi Services. Elles ont toutes été reçues lors de la première séance, suite à la présentation générale de l'EMPL par le Conseiller d'Etat.

L'Association vaudoise des véhicules de transport avec chauffeur (VTC) s'est également mise à disposition de la commission après le début des travaux ; toutefois, satisfaits des informations obtenues au cours des quatre auditions déjà effectuées, les commissaires ont décliné cette offre.

## 2. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Cet EMPL a pour but de redéfinir le cadre légal dans lequel s'exercent les activités de transport rémunéré de personnes dans notre Canton. Cette redéfinition implique des modifications de la loi cantonale sur l'exercice des activités économiques (LEAE, RSV 930.01, 2005), ainsi que de la loi cantonale sur la circulation routière (LVCR, RSV 741.01, 1974).

La proposition du Conseil d'Etat constitue également une réponse au postulat Mathieu. Blanc et consorts – Pour une loi/réglementation cantonale du service de transport de personnes (15\_POS\_131).

La réflexion du Conseil d'Etat repose sur une consultation qu'il a voulue large, incluant, entre autres, partenaires sociaux, communes (notamment la ville de Lausanne pour laquelle les enjeux sont particulièrement cruciaux), et professionnels de la branche (chauffeurs, intermédiaires ou entreprises - traditionnelles ou issues des nouvelles technologies - mandatant des chauffeurs).

Son ambition est de créer un cadre légal cantonal offrant toutes les garanties de sécurité publique qui évite toute forme de distorsion de la concurrence et qui permette un meilleur contrôle des prestataires et de leurs prestations.

Le Conseil d'Etat a également cherché à intégrer les nouveaux modes et nouvelles offres de consommation, et à anticiper les apports/évolutions liés aux nouvelles technologies.

Bien que le "transport de voyageurs dans des véhicules non guidés, construits et équipés pour transporter neuf personnes au maximum, conducteur compris" ne soit pas soumis à une concession fédérale, il existe une réglementation fédérale très précise relative au "transport de personnes dans des véhicules de tourisme relevant du permis de conduire de catégorie B<sup>1</sup> et du caractère professionnel ou non de cette activité".

La Confédération définit ce qu'est le transport professionnel de personnes (notions de régularité, profit économique, etc.) et donne des prescriptions de sécurité ou liées à l'équipement des véhicules employés (p. ex. durée de travail, ou tachygraphes). Ces informations sont détaillées dans un récent rapport du Conseil fédéral sur les principales conditions-cadre pour l'économie numérique<sup>2</sup> (chapitre 5.3.1). Le passage en question est annexé à ce présent rapport de commission.

Le projet du Conseil d'Etat prévoit que l'exercice du transport professionnel de personnes soit soumis à une autorisation cantonale valable pour l'entier du Canton. La délivrance de ces autorisations sera confiée à la police du commerce qui en gèrera également le registre.

En vertu de la loi fédérale sur le marché intérieur (LMI) qui garantit un accès libre au marché à toute personne (ou entité) ayant le siège de son activité lucrative en Suisse, ces autorisations pourront être accordées à toute personne remplissant les conditions d'octroi, peu importe sa domiciliation. Il est toutefois rappelé que ces droits ne sont pas absolus : des restrictions peuvent être appliquées pour autant qu'elles soient non discriminatoires, répondent aux principes de proportionnalité et s'inscrivent dans la préservation d'un intérêt public prépondérant.

Un maximum d'autonomie communale est préservé : plus spécifiquement tout ce qui concerne les modalités d'usage du domaine public ; une limitation du nombre d'autorisations locales délivrées reste possible.

---

<sup>1</sup> Poids total maximal : 3,5 tonnes ; places maximales : chauffeur + 8 places assises en plus du chauffeur

<sup>2</sup> [Rapport du Conseil fédéral sur les principales conditions-cadre pour l'économie numérique](#), 11 janvier 2017

Pour finir, les dispositions générales posées par cet EMPL seront déclinées dans un règlement d'application que le Conseil d'Etat mettra, le moment venu, en consultation auprès des parties concernées.

### **3. AUDITIONS**

#### **3.1. UNIA**

Syndicat, représenté par M. R. Künzler, responsable du secteur logistique et transport.

Unia salue la proposition du Conseil d'Etat, tout en s'inquiétant que les cautèles voulues par le projet ne se voient éludées, tel que cela a été le cas dans d'autres cantons, où les mesures mises en place se sont avérées faciles à contourner. Le syndicat craint qu'une cantonalisation de l'octroi des autorisations n'entraîne une surabondance de chauffeurs, il suggère d'introduire dans la loi une exigence d'immatriculation vaudoise des véhicules utilisés pour les transports de personnes.

Une autre inquiétude exprimée est qu'une sous-enchère salariale et le travail au noir ne soient facilités par des conditions légales plus favorables aux plateformes de VTC, plus particulièrement celles affiliées à des groupes sis à l'étranger.

Ces questions ont apparemment été partiellement répondues par une récente reconnaissance par la Suva, du statut de "dépendant" des chauffeurs zurichois de l'un de ces grands groupes, ainsi que par un avis du Secrétariat d'Etat à l'économie (SECO) sur la nature "employeur-employé" de la relation entre ce même groupe et ses chauffeurs. Unia dénonce un système de location de services illégal via des sociétés partenaires pratiquant une forte sous-enchère sociale et salariale.

Dans le contexte de forte concurrence et suite aux infractions répétées de certains nouveaux acteurs, l'introduction de formations et d'examens sur les droits et obligations des chauffeurs est plus nécessaire que jamais selon le syndicat.

Pour Unia, le projet de loi est l'opportunité de veiller à une égalité de traitement entre chauffeurs de taxis et chauffeurs VTC, notamment en ce qui concerne les assurances sociales. Ainsi, le syndicat invite la commission à légiférer explicitement en faveur d'un for juridique helvétique afin de donner au Canton plus de facilité pour veiller à l'application adéquate de la loi et simplifier son intervention en cas d'éventuelles infractions.

#### **3.2 UBER**

Entreprise technologique américaine, représentée par M. A. Molla, directeur général pour la Suisse romande, accompagné de M. A. Hinterberger, chargé d'affaires publiques pour la Suisse romande, et de M. X. Cornut, conseiller (Cabinet Privé de Conseil SA, Genève).

Uber est une plateforme électronique de distribution de courses mettant en relation chauffeurs et usagers. Le prix de la course est fixé à l'avance par un algorithme qui tient compte de l'état de l'offre et de la demande au moment de la course. La société est présente dans de nombreux pays, elle prévoit son entrée en bourse courant 2019.

Uber se réjouit que son modèle commercial et ses prestations aient été inclus dans la réflexion faite par le Conseil d'Etat. L'entreprise a anticipé l'évolution de la législation vaudoise par l'abandon d'Uber POP (présent jusqu'à peu dans la région lausannoise) en faveur d'une professionnalisation des chauffeurs exerçant les courses à sa demande. En effet, tous ses chauffeurs-aspirants doivent désormais posséder un permis de conduire professionnel (B121) et la société exerce un suivi de la qualité des prestations par le biais d'un système d'évaluation des courses par les utilisateurs.

Uber exprime la crainte que certains articles de cet EMPL ne soient trop rigides et ne freinent inutilement le développement de l'activité de transport de personnes dans le canton de Vaud. La société invite la commission à ne pas limiter l'autorisation d'effectuer ou d'attribuer des courses aux seuls diffuseurs ayant leur siège en Suisse, mais plutôt de l'élargir à ceux qui seraient *établis* en Suisse.

L'entreprise s'étonne également de la prérogative de l'Etat de limiter la durée de validité de l'autorisation dans un règlement d'exécution, et que l'obtention de l'autorisation soit subordonnée à une preuve d'assujettissement des chauffeurs à l'AVS. Elle y voit des fardeaux bureaucratiques et financiers inutiles.

Une autre inquiétude d'Uber est que l'autonomie communale relative à l'usage du domaine public ne débouche sur une pléthore de règlements communaux, néfaste à l'activité de transport professionnel de personnes en général. Uber estime également que la marge de manœuvre accordée aux communes va à l'encontre de la liberté économique des chauffeurs (possibilité de limiter le nombre d'autorisations communales ou de prélever une taxe, affiliation à un diffuseur de course choisi par l'autorité communale, droit de l'utilisation de l'enseigne "taxi", etc.).

### **3.3 UNION DES TAXIS LAUSANNOIS**

Groupement de défense des intérêts des chauffeurs de taxis indépendants de la région lausannoise, représenté par M. A. Akrimi, porte-parole. Ce dernier se fait également la voix du "Groupement des Taxis indépendants" et du "Groupement des Entreprises de Taxis".

Les professionnels indépendants lausannois saluent tout particulièrement la soumission à autorisation du transport professionnel de personnes. La loi offrira une meilleure protection des clients qui recourent à un service de transport individualisé, et a le potentiel pour empêcher la généralisation d'une activité lucrative que la profession considère précaire et dénuée de couverture sociale, très souvent exercée au noir.

Les chauffeurs indépendants confient avoir connu une importante baisse de leurs revenus consécutivement à l'arrivée d'une grande plateforme de diffusion de courses dans l'agglomération lausannoise. La profession attend de la loi qu'elle rétablisse une certaine équité en gommant les "avantages" actuels de certains acteurs, notamment par l'introduction des exigences liées à l'obtention des autorisations.

Leur représentant partage plusieurs craintes avec les commissaires. Les deux soucis majeurs sont que la nouvelle loi ne facilite le cabotage, c'est-à-dire l'utilisation de véhicules immatriculés dans d'autres cantons (où les taxes et tarifs sont plus avantageux), ainsi que le maraudage (circulation sur la voie publique en quête/attente d'une course).

D'autre part, désabusés par de putatives resquilles constatées au quotidien, les professionnels expriment leurs doutes quant aux moyens à disposition pour contrôler la mise en application de la loi et éradiquer toute forme de concurrence déloyale. Les VTC devraient être facilement identifiables en tant que tel par les autorités de contrôle, par le biais d'un signe distinctif par exemple, tout en ne pouvant pas être confondu avec un taxi traditionnel par les clients potentiels.

Pour finir, ils demandent que la loi définisse au mieux ce qui est entendu par "l'offre complémentaire au service public" à laquelle sera subordonnée l'autorisation communale d'usage du domaine public.

### **3.4 TAXI SERVICES**

Centrale d'appel officielle des taxis de la région lausannoise, représentée par M. J. Lazega, directeur.

Taxi Services est un prestataire de services de transport, actif dans douze communes de la région lausannoise. Son financement est assuré par les chauffeurs qui lui sont affiliés. A l'heure actuelle, il compte plus de 600 chauffeurs professionnels dont l'activité et les revenus ont également été fortement éprouvés par l'arrivée d'Uber sur le marché lausannois.

Cette centrale bénéficie actuellement d'une autorisation d'usage accru du domaine public (taxis A). Elle assure plusieurs mandats de service public dans la région lausannoise (p. ex. courses médicalisées pour les CMS, service "taxibus" matin ou nuit pour les tl et/ou certaines communes, transports scolaires pour le Service de l'enseignement spécialisé et de l'appui à la formation - SESAF, courses de loisirs pour personnes à mobilité réduite légère ou partielle), sans pour autant bénéficier d'une subvention régulière. Elle s'engage également à assurer un service de transport de personnes 24h/24h sur l'ensemble des 12 communes desservies. Le bon fonctionnement de ces services, ainsi que leur pérennité, est clairement tributaire du nombre de taxis affiliés à Taxi Services.

Taxi Services annonce son soutien au projet du Conseil d'Etat, tout en suggérant, à l'instar des 3 autres parties, quelques modifications.

La tarification des prestations est soumise à approbation des autorités communales de la région où Taxi Services pratique son activité. De plus, la centrale exige de tous ses chauffeurs une connaissance solide de la région et la capacité de s'orienter sans GPS. Ainsi, pour maintenir un service de qualité et protéger les usagers de trop fortes variations dans le prix des courses, suggestion est faite à la commission d'accorder aux

autorités la possibilité de retirer une autorisation d'attribuer des courses d'un diffuseur en cas d'écarts importants et répétés entre le montant facturé et le tarif annoncé préalablement au client. De plus, l'obtention d'une autorisation de transporter devrait être subordonnée à une bonne connaissance topographique des communes où le requérant compte exercer son activité de chauffeur.

Certains points soulevés par l'Union des Taxis lausannois l'ont également été par Taxi Services : la loi devrait prévoir que les VTC soient pourvus d'un signe distinctif afin de faciliter le travail des organes de contrôle, et elle devrait contraindre les communes à limiter le nombre d'autorisations accordées, afin d'éviter une pléthore de chauffeurs.

Pour finir, l'exigence d'un for juridique suisse pour les diffuseurs de courses est un point que Taxi Services estime essentiel, et qu'elle invite la commission à soutenir pour des raisons de sécurité publique. La centrale rapporte, en effet, être régulièrement appelée à collaborer avec la police lors d'enquêtes pour lesquelles un accès rapide aux informations s'avère crucial, ce qui ne pourrait pas nécessairement être assuré si le siège du diffuseur de course est situé à l'étranger. Les données sont conservées plusieurs mois et restent à disposition des autorités de contrôle rapidement, sur simple demande.

Les nombreux documents distribués par les parties auditionnées sont annexés à ce rapport.

#### **4. DISCUSSION GENERALE & LECTURE DE L'EMPL**

Dans ses grandes lignes, le projet du Conseil d'Etat est accueilli favorablement par les commissaires. La nécessité de redéfinir l'exercice de l'activité du transport professionnel de personnes est partagée par tous, confirmant la volonté exprimée par le Grand Conseil de la législature précédente lorsqu'il a traité le postulat 15\_POS\_131.

Le changement de paradigme, à savoir le passage d'une gestion communale à une gestion cantonale, proposé par le projet de loi est important : tous s'accordent qu'une centralisation du registre des autorisations améliorerait l'accompagnement de cette activité économique en plein développement au vu de l'arrivée de nouveaux acteurs sur le marché.

A l'instar du Conseil d'Etat, la commission est très soucieuse que la loi offre un cadre favorable à toutes les parties concernées qu'il s'agisse des chauffeurs, distributeurs de courses ou entreprises de transport.

Quelques membres s'interrogent néanmoins sur la mise en concurrence de tous les acteurs (entreprises de transport individuel, sociétés de plateformes) sur l'ensemble du territoire cantonal en raison d'un risque de saturation du marché.

La majorité des commissaires estime également très important de donner aux autorités compétentes tous les outils de contrôle nécessaires pour veiller à l'application harmonieuse de la loi, et pour endiguer les abus tels que le travail au noir. Pour certains commissaires, beaucoup de place semble laissée à un autocontrôle, ce qui, à leur avis, ne serait de loin pas suffisant.

Un consensus émerge quant à la nécessité de rendre les VTC, tout au moins pour les forces de l'ordre, aussi facilement identifiables que les taxis.

Le statut des "chauffeurs" exerçant sous la bannière d'Uber cristallise le débat.

Pour certains commissaires, Uber n'est qu'un diffuseur de course parmi d'autres, mettant en relation chauffeurs et clients ; pour d'autres, la relation contractuelle est celle d'une relation de travail. Plusieurs commissaires sont gênés d'avoir à travailler la loi en l'absence d'une interprétation claire du statut d'Uber vis-à-vis des chauffeurs effectuant des courses à sa demande. Selon le SECO et la Suva - qui pour rappel est l'autorité compétente pour la définition du statut de salarié du point de vue des assurances sociales - il s'agit d'une relation employeur-employé.

Au moment des travaux de la commission, un recours déposé par la plateforme était pendant auprès du Tribunal des assurances sociales de Zurich.

La commission reste partagée quant à l'attitude à adopter face à cette incertitude. La loi n'a clairement pas pour but de s'opposer au modèle d'Uber ; il s'agit plutôt de veiller à ce que son modèle économique puisse s'inscrire dans un cadre légal, applicable à - et équitable pour - l'ensemble des prestataires.

Certains commissaires veulent plutôt légiférer “en regardant vers l’avenir”, c’est-à-dire de manière souple et en faisant confiance aux acteurs et au règlement d’exécution qui sera élaboré par le Conseil d’Etat, quitte à ré-intervenir sur la loi si celle-ci ne s’avère pas assez cadrante.

D’autres membres de la commission sont plus méfiants, ils désirent s’inspirer des expériences vécues dans d’autres cantons pour se prémunir de failles législatives qui permettraient de contourner l’esprit de la loi (l’utilisation de sociétés partenaires “écrans” p. ex.)

Bien qu’il promeuve la cantonalisation de l’octroi de l’autorisation, le projet maintient une large autonomie communale. Certains y voient d’ailleurs une manière de favoriser les services de taxis au détriment d’autres formes de transport de personnes puisque l’utilisation accrue du territoire reste réservée aux seuls taxis. La loi laissera aux communes et/ou associations intercommunales la faculté de limiter le nombre d’autorisations délivrées à cet usage. Cette compétence communale reste toutefois subordonnée à des conditions très précises telles qu’un service de mobilité 24h/24h ou une complémentarité aux transports publics.

Quelques commissaires s’étonnent qu’il ne soit pas possible de protéger le marché vaudois de prestataires hors canton, à l’instar de la prérogative donnée aux communes pour la préservation de l’utilisation de leurs espaces publics. D’autres commissaires préféreraient au contraire une plus grande libéralisation de manière à éviter les parcours effectués à vide.

Pour finir, il est relevé que le transport professionnel de personnes bénéficiera d’une certaine protection par son inclusion dans la LEAE. En effet, les articles 99 et 100 prévoient que toute contravention aux activités couvertes par cette loi puisse être sanctionnée d’une amende allant jusqu’à CHF 20’000.- (respectivement CHF 50’000.- en cas de récidive dans les 2 ans).

Cette disposition de la loi concerne également les prescriptions liées aux autorisations communales définies dans le présent projet de loi. Or, la loi sur les contraventions (LContr) plafonne les amendes pouvant être perçues par une autorité communale à CHF 500.- (CHF 1’000.- en cas de récidive). Afin de permettre aux communes de protéger pleinement leurs intérêts, une motion visant à corriger la LContr sera vraisemblablement déposée en plénum.

## **5. RAPPORT DU CONSEIL D’ETAT AU POSTULAT M. BLANC ET CONSORT (15\_POS\_131)**

### **5.1. RAPPEL DU POSTULAT**

Le 25 janvier 2016, le postulat Mathieu Blanc et consorts - Pour une loi/réglementation cantonale du service de transport de personnes (15\_POS\_131), sur recommandation unanime de la commission ad hoc, a été soutenu à une large majorité par le Grand Conseil vaudois.

Son dépôt faisait suite aux controverses suscitées par l’arrivée de l’entreprise Uber sur le marché suisse romand. Il invitait le canton à adopter une loi-cadre qui tienne compte des nouvelles offres technologiques et des changements de comportement des consommateurs de mobilité afin de combler un vide légal, combattre la concurrence déloyale et mettre les acteurs du marché face à leurs responsabilités.

### **5.2. POSITION DU POSTULANT**

Le postulant considère que toutes les interrogations et les craintes soulevées par son postulat sont traitées par la proposition du Conseil d’Etat, il rappelle que l’objectif principal de son dépôt était la création d’une loi cantonale qui mette sur pied d’égalité les différents prestataires de courses.

Il se dit donc satisfait de la réponse du Conseil d’Etat.

### **5.3. PRISE DE POSITION DE LA COMMISSION**

*La commission recommande au Grand Conseil d’accepter le rapport du Conseil d’Etat par 8 voix pour, aucune voix contre et 4 abstentions<sup>3</sup>.*

---

<sup>3</sup> 12 commissaires, y compris la présidente, sont présents au moment du vote

## 6. PROJETS DE LOIS

### 6.1. LEAE : COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTES

#### TITRE I DISPOSITIONS GENERALES

##### Art. 4 Activités soumises à autorisation

Il s'agit ici d'inclure le transport de personnes à titre professionnel dans la liste des activités soumises à autorisation cantonale. Elle ne concerne que les transports de type VTC, taxis, Uber, etc. La référence faite au cadre fédéral dans l'alinéa proposé par le Conseil d'Etat, quoi que très générique, permet d'exclure de son périmètre d'application, les transports professionnels scolaires et médicaux ou encore de personnes en situation de handicap, notamment.

Le texte de loi de référence est l'ordonnance fédérale 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 (OTR2).

Or, en raison de deux motions actuellement en traitement au niveau fédéral<sup>4</sup>, cette ordonnance est susceptible d'évoluer. La commission souhaite donc qu'il soit explicite que ses travaux ont été menés avec, à l'esprit, l'OTR2 comme champ d'application ; elle renonce ainsi à énumérer les exceptions dans la loi cantonale.

<sup>1</sup> *m. transport de personnes à titre professionnel au sens du droit fédéral.*

***L'alinéa 1, lettre m, de l'article 4 du projet de loi, tel que proposé par le Conseil d'Etat, est accepté à l'unanimité des commissaires présents<sup>3</sup>.***

#### TITRE III ACTIVITES ECONOMIQUES SOUMISES A AUTORISATION

##### CHAPITRE I : PROCEDURE D'AUTORISATION

##### Art. 12a Compétences en matière de transport de personnes à titre professionnel

Cet article définit les compétences cantonales et communales en matière d'autorisations, ainsi que les trois catégories de requérants devant solliciter une autorisation : chauffeurs, entreprises de transport ou diffuseurs de courses.

Plusieurs communes ont choisi de se regrouper en association de communes pour réguler l'utilisation de leur territoire. En reconnaissance de ces organes intercommunaux et afin d'éviter que la formulation de la loi ne cause des tracasseries administratives inutiles, l'alinéa 2 de cet article est amendé par la commission comme suit<sup>5</sup> :

<sup>1</sup> *La demande d'autorisation est adressée à l'autorité cantonale pour :*

- a. l'activité des chauffeurs pratiquant le transport de personnes à titre professionnel ;*
- b. l'exploitation d'une entreprise de transport de personnes à titre professionnel ;*
- c. L'activité exercée par les diffuseurs de courses ayant leur siège en Suisse.*

<sup>2</sup> *La demande d'autorisation d'utilisation accrue du domaine public par les taxis est adressée à la commune, ou l'association de communes, en application des articles 18, alinéa 1 et 74a.*

***L'article 12a, tel qu'amendé, est accepté à l'unanimité des commissaires présents<sup>3</sup>.***

<sup>4</sup> « [Taxis, VTC et Uber. Pour une concurrence plus loyale](#) », Motion 16.3066, site web du Parlement suisse

« [Circulation routière. Pour un usage libre du domaine public](#) », Motion 17.3944, site web du Parlement suisse

<sup>5</sup> Cette précision sera à appliquer à l'ensemble des occurrences du terme "commune" dans l'EMPL

## CHAPITRE II : ACTIVITES RELEVANT DE LA COMPETENCE DU CANTON

### SECTION III TRANSPORT DE PERSONNES A TITRE PROFESSIONNEL

#### Art. 62a Compétence

<sup>1</sup> Le département est l'autorité cantonale compétente pour l'octroi des autorisations définies à l'article 12a, alinéa 1.

*L'article 62a du projet de loi, tel que proposé par le Conseil d'Etat, est accepté à l'unanimité des commissaires présents<sup>3</sup>.*

#### Art. 62b Entreprise de transport de personnes à titre professionnel

Le projet prévoit la domiciliation suisse du siège de l'entreprise de transport en raison de l'intérêt public prépondérant de pouvoir saisir les tribunaux suisses en cas de nécessité. Certains membres de la commission craignent que cette cautèle ne s'avère pas suffisante pour protéger les intérêts des usagers, des chauffeurs et des entités publiques.

En ce qui concerne le consommateur, le for est, par définition, celui du lieu de consommation.

Pour le chauffeur exécutant les courses, tout dépendra de la nature du contrat : s'il s'agit d'un mandat et que l'entreprise a son siège à l'étranger, il est possible que ce soit le droit étranger qui s'applique. La question serait alors de savoir si, dans ce dernier cas de figure, il serait possible d'imposer un for juridique suisse.

En ce qui concerne les intérêts publics, afin d'anticiper d'éventuels problèmes, la commission décide de créer un article introduisant une obligation de renseigner, qui sera inséré à la suite des articles proposés par le Conseil d'Etat.

L'article 62b n'est pas amendé par la commission.

<sup>1</sup> Exploite une entreprise de transport de personnes à titre professionnel toute personne physique ou morale ayant son siège en Suisse qui offre des courses professionnelles au sens du droit fédéral dans le but de réaliser un profit économique régulier au moyen de taxis ou de véhicules de transport avec chauffeur (VTC).

*L'article 62b du projet de loi, tel que proposé par le Conseil d'Etat, est accepté à l'unanimité des commissaires présents<sup>3</sup>.*

#### Art. 62c Diffuseurs de courses

La commission évoque la possibilité que l'article tel que proposé par le Conseil d'Etat puisse porter préjudice au co-voiturage. La formulation de cet article et un possible amendement visant à exclure le co-voiturage du périmètre de la loi sont brièvement discutés.

Pour le Conseil d'Etat, sa proposition exclut la nécessité d'une demande d'autorisation pour toutes modalités de co-voiturage, qu'il s'agisse d'un tournus organisé par des parents d'élèves ou de places offertes, épisodiquement et contre participation aux coûts du voyage, par des particuliers via une plateforme - gratuite ou payante.

Contrairement au conducteur qui partage son trajet sans réaliser de profit, une plateforme qui offre, dans un but lucratif, un service de mise en contact entre les deux parties (chauffeur et passager) devrait clairement être au bénéfice d'une autorisation.

Sur la base de ces explications, l'amendement n'est alors pas déposé et la commission vote sur l'article 62c dans sa version proposée dans l'EMPL.

<sup>1</sup> Est un diffuseur de courses au sens de l'article 12a, alinéa 1, lettre c, toute personne physique ou morale qui sert d'intermédiaire entre un chauffeur et un client par le biais de moyens de transmission téléphoniques, informatiques ou autres.

*L'article 62c du projet de loi, tel que proposé par le Conseil d'Etat, est accepté à 11 voix pour, aucune voix contre et 1 abstention<sup>3</sup>.*

## **Art. 62d Conditions d'attribution des courses**

Une crainte exprimée à plusieurs reprises au cours des travaux de la commission est de voir fleurir des diffuseurs de course ou entreprises de transport ayant leur for juridique ailleurs qu'en Suisse, compliquant l'accès aux données, les contrôles du paiement des cotisations aux assurances sociales ou tout simplement la juste rémunération des chauffeurs effectuant des courses leur ayant été attribuées par le biais d'une plateforme, peu importe la nature de la relation contractuelle.

L'opportunité d'inclure un alinéa 1bis offrant assurance et protection de la conformité au droit suisse des contrats entre chauffeurs et diffuseurs de course est longuement discutée.

Les commissaires sont très soucieux d'éviter des redondances. Il apparaît évident qu'un contrat valable en Suisse doit être conforme au droit helvétique. Par ailleurs, selon la loi fédérale sur le droit international privé (LDIP), ce sont les tribunaux (suisse) du domicile ou du lieu dans lequel le travailleur accomplit habituellement son travail qui sont compétents pour toute action relative au contrat de travail. Ils désirent toutefois également s'assurer de l'égalité de traitement des différents diffuseurs de course (actuels ou futurs) exerçant sur le territoire cantonal.

Un autre élément très discuté est l'utilité, voire la légalité, d'exiger la rédaction dans l'une de nos langues nationales, des contrats entre chauffeurs et plateforme de diffusion, pour autant qu'ils soient écrits bien entendu.

Très rapidement, la société Uber se retrouve inévitablement au cœur du débat. L'absence d'une définition claire de la relation entre la plateforme et "ses" chauffeurs complique la discussion : ces derniers sont-ils employés ou simples utilisateurs de celle-ci ?

Il est rappelé que peu avant le début des travaux de la commission, une décision de la Suva a défini Uber comme un employeur et ses chauffeurs comme salariés ; cette décision fait actuellement l'objet d'un recours auprès du Tribunal des assurances sociales de Zurich. Or, le for impératif offert par LDIP ne peut s'appliquer que si, et seulement si, il s'agit d'une relation de travail.

Pour certains commissaires, outre le for juridique, les conditions d'octroi (et, donc, de retrait) des autorisations dont il est question à l'alinéa 1, devraient comprendre un contrôle de l'acquittement des contributions aux assurances sociales, tant par le chauffeur que, le cas échéant, par son employeur ; la loi devrait également inclure une obligation de conservation des données pour faciliter le travail des caisses cantonales de compensation, par exemple. Il est rappelé que la soustraction de cotisation aux assurances sociales est une infraction pénale, s'assurer d'une durée minimale de conservation des données semblent dès lors essentielle. La question alors est de savoir laquelle ?

Une piste évoquée est celles des exigences du droit fédéral relatives au transport de personnes, l'article 23 de l'OTR2 prévoit que toutes les données des tachygraphes ou encore les registres des horaires de travail (durée de travail, conduite et temps de repos) soient conservées pendant deux ans au siège de l'entreprise.

Au fil de la discussion, il devient évident pour l'ensemble de la commission que les articles 62d et 62e sont intimement liés. Après mûre réflexion, les commissaires optent pour maintenir tel quel l'article qui traite des conditions d'attribution des courses (62d), réservant leurs amendements pour l'article traitant de l'octroi des autorisations (62e), et l'article traitant de l'obligation de renseigner (futur 62h).

<sup>1</sup> *Seules les entreprises de transport de personnes à titre professionnel ainsi que les diffuseurs de courses qui ont leur siège en Suisse sont autorisés à effectuer ou à attribuer des courses sur le territoire cantonal.*

<sup>2</sup> *Ils 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 exercer 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.*

***L'article 62d du projet de loi, tel que proposé par le Conseil d'Etat, est accepté à l'unanimité des commissaires présents.***

### **Art. 62e Autorisations**

C'est dans cet article de loi que la commission a choisi de traiter toutes les questions relatives au for juridique, au droit du travail et à la nature des contrats, ou encore à la sécurité/protection des usagers.

L'alinéa 1 est amendé de manière à ce que l'obtention de l'autorisation soit explicitement subordonnée :

- à l'absence d'infractions au droit du travail, tant pour l'employeur que pour l'employé (1) ;
- à l'absence de certaines condamnations pénales graves (2), celles-ci seront à expliciter dans le règlement d'application.

Le troisième amendement ne vise pas à restreindre l'accès au marché vaudois (d'ailleurs, une interdiction pure et simple de l'accès au marché d'un véhicule immatriculé hors canton violerait la LMI), mais d'éviter que des chauffeurs domiciliés dans le canton de Vaud n'utilisent des véhicules immatriculés dans d'autres cantons, voire à l'étranger.

<sup>1</sup> *Pour obtenir l'autorisation, le requérant doit notamment fournir à l'autorité compétente toute information attestant de son assujettissement à l'assurance vieillesse et survivants (AVS), de son respect aux dispositions du droit du travail, de la conclusion d'une assurance responsabilité civile pour le transport de personnes à titre professionnel ainsi que de l'absence de condamnations à raison d'infractions pénales graves et intentionnelles protégeant l'intégrité physique ou sexuelle, d'infractions à la LFStup, d'infraction à la législation sur la circulation routière. L'autorité compétente vérifie que l'immatriculation du véhicule correspond à son lieu de stationnement (art. 11 LCR).*

***Les deux premiers amendements de l'alinéa 1 sont acceptés à l'unanimité des commissaires présents ; Le troisième amendement est accepté par 6 voix pour, aucune voix contre et 7 abstentions.***

La commission propose de régler les questions relatives au for juridique et aux contrats de travail par la création d'un alinéa 1bis.

<sup>1bis</sup> *Pour obtenir l'autorisation, le requérant doit fournir à l'autorité compétente les modèles de contrats. Il tient ensuite à disposition de l'autorité compétente les contrats en vigueur. Ceux-ci sont soumis à la forme écrite, au droit suisse et prévoient un for en Suisse.*

***L'alinéa 1bis de l'article 62e, tel que rédigé par la commission, est accepté à l'unanimité des commissaires présents.***

L'alinéa 2 donne aux autorités la compétence nécessaire pour contrôler que le bénéficiaire d'une autorisation remplisse en tout temps toutes les exigences d'octroi. La mention spécifique à l'AVS assure l'accès du département aux informations en main des caisses cantonales de compensation.

<sup>2</sup> *Durant toute la durée de la validité de l'autorisation, le département est habilité à vérifier si les conditions d'octroi, notamment l'assujettissement à l'AVS, sont remplies. Il peut consulter les registres officiels correspondants à cet effet.*

***L'alinéa 2 de l'article 62e, tel que proposé par le Conseil d'Etat, est accepté à l'unanimité des commissaires présents.***

Un amendement est proposé à l'alinéa 3.

L'idée de son auteur est de renforcer l'autorité communale - ou intercommunale - en matière d'autorisations et de l'utilisation de son territoire, tout en évitant l'apparition d'unités territoriales trop étendues. Sa proposition soutiendrait les entités communales dans leur lutte contre le maraudage, qui, dans les centres urbains, s'avère un réel problème de sécurité routière.

Pour la majorité des commissaires, cette proposition est dénuée de sens : elle remet complètement en question la cantonalisation voulue par le projet de loi ; elle considère par ailleurs que les communes conservent suffisamment de moyens de contrôle sur l'utilisation de leur territoire.

Les autres commissaires y voient une mesure permettant d'éviter le cabotage intra-cantonal et de préserver l'environnement et certains centres urbains de toutes les retombées d'une saturation du trafic automobile.

<sup>3</sup> Les autorisations accordées sont valables sur l'entier du territoire cantonal du réseau intercommunal ou du territoire communal sous réserve des règles communales prévues conformément à l'article 74a. Un réseau intercommunal peut couvrir jusqu'à trois districts.

***L'amendement proposé est refusé par 7 voix contre, 5 voix pour et 1 abstention.***

Un amendement visant à remplacer intégralement l'alinéa 4 de l'article 62e est soumis à la commission.

Son auteur propose que l'obtention de l'autorisation des requérants aspirant à l'activité de chauffeurs soit subordonnée à la réussite d'un examen cantonal portant, entre autre, sur des connaissances linguistiques, touristiques et topographiques.

Cet amendement reçoit un accueil mitigé.

Une partie des commissaires y est favorable, notamment par crainte que le transport de personnes ne devienne un "petit boulot sans exigence" sujet à une forte sous-enchère, avec l'apparition d'une main d'œuvre importée et peu qualifiée, ce d'autant plus que le maintien du permis professionnel B121 est actuellement l'objet de discussions au niveau fédéral.

D'autres commissaires se satisfont du cadre actuellement offert par la législation fédérale, tout en reconnaissant le risque que ce cadre légal pourrait changer fortement lors de prochains débats fédéraux (cf. les motions<sup>4</sup> 16.3066 et 17.3944)

De nombreuses références sont faites à la législation genevoise qui pose des exigences bien plus importantes que l'amendement proposé : bonnes connaissances topographiques du canton de Genève, compétences pour la prise en charge des personnes à mobilité réduite, maîtrise orale et écrite de la langue française, ainsi, que pour les chauffeurs de taxis, un niveau B2 en anglais et un examen de conduite écologique.

Pour une partie des commissaires opposés à cet amendement, la loi genevoise va "trop loin", alors que pour d'autres, elle n'est que le reflet de la réalité genevoise : petit canton essentiellement urbain avec une forte clientèle internationale, dont la ville centre est très touristique ; les besoins vaudois n'étant très clairement pas les mêmes.

<sup>4</sup>(nouveau) Les autorisations des chauffeurs sont soumises à la réussite d'un examen des compétences linguistiques, topographiques, touristiques, de conduite écologique et légales régissant leur activité. L'examen ne peut être passé qu'après 3 ans de validité de permis de conduire. Le règlement précise les modalités et définit les critères d'équivalence des titres.

***L'alinéa 4 (nouveau) de l'article 62e est refusé par 8 voix contre, 5 voix pour et aucune abstention.***

***L'alinéa 4, tel que proposé par le Conseil d'Etat, est accepté à l'unanimité des commissaires présents.***

La commission ayant exprimé à plusieurs reprises son intérêt à veiller à combattre la concurrence déloyale et à maintenir une forme d'égalité de traitement entre chauffeurs, un alinéa portant sur l'identification des VTC est inséré dans l'article 62e en deuxième lecture.

La majorité des commissaires est d'avis que les VTC doivent, au même titre que les taxis, avoir un signe distinctif facilement identifiable par les forces de l'ordre à des fins de contrôle ; celui-ci ne devrait pas pour autant servir de support publicitaire ou permettre leur interpellation par des clients sur la voie publique, celle-ci restant réservée aux taxis au bénéfice d'une autorisation (inter)communale ad hoc. Cette mesure pourrait s'avérer utile pour contenir les activités de transport de personnes, exercées illégalement.

Les modalités exactes sur la nature de cet identifiant (vignette, macaron, badge à puce ?) seront réglés par le règlement d'exécution : il répondra aux attentes de la commission.

<sup>5</sup>(nouveau) Les véhicules de transport avec chauffeur (VTC) arborent un identifiant.

***L'alinéa 5 (nouveau) de l'article 62e est accepté par 11 voix pour, 1 voix contre et 1 abstention.***

L'alinéa 5 proposé par le Conseil d'Etat devient donc l'alinéa 6 de l'article 62e :

<sup>56</sup> *Le règlement d'exécution fixe les modalités.*

***L'alinéa 6 (anciennement alinéa 5 du projet du Conseil d'Etat) de l'article 62e est accepté à l'unanimité des commissaires présents - lors du premier débat -<sup>6</sup>***

L'article 62e, tel qu'amendé par la commission, est soumis au vote :

<sup>1</sup> *Pour obtenir l'autorisation, le requérant doit notamment fournir à l'autorité compétente toute information attestant de son assujettissement à l'assurance vieillesse et survivants (AVS), de son respect aux dispositions du droit du travail, de la conclusion d'une assurance responsabilité civile pour le transport de personnes à titre professionnel ainsi que de l'absence de condamnations à raison d'infractions pénales graves et intentionnelles protégeant l'intégrité physique ou sexuelle, d'infractions à la LFStup, d'infraction à la législation sur la circulation routière. L'autorité compétente vérifie que l'immatriculation du véhicule correspond à son lieu de stationnement (art. 11 LCR).*

<sup>1bis</sup> *Pour obtenir l'autorisation, le requérant soit fournir à l'autorité compétente les modèles de contrats. Il tient ensuite à disposition de l'autorité compétente les contrats en vigueur. Ceux-ci sont soumis à la forme écrite, au droit suisse et prévoient un for en Suisse.*

<sup>2</sup> *Durant toute la validité de l'autorisation, le département est habilité à vérifier si les conditions d'octroi, notamment l'assujettissement à l'AVS, sont remplies. Il peut consulter les registres officiels correspondant à cet effet.*

<sup>3</sup> *Les autorisations accordées sont valables sur l'entier du territoire cantonal sous réserve des règles communales prévues conformément à l'article 74a.*

<sup>4</sup> *Le département reconnaît les autorisations délivrées par un autre canton aux conditions du droit fédéral. Si les exigences fixées par le canton d'origine pour l'octroi de l'autorisation ne sont pas équivalentes avec celles du droit vaudois, le département veille à ce que les conditions manquantes soient remplies avant de délivrer ou renouveler les autorisations.*

<sup>5</sup> *Les véhicules de transport avec chauffeur (VTC) arborent un identifiant.*

<sup>56</sup> *Le règlement d'exécution fixe les modalités.*

***L'article 62e, tel qu'amendé, est accepté à l'unanimité des commissaires présents.***

#### **Art. 62f Durée de validité des autorisations**

Le projet du Conseil d'Etat prévoit que la durée de validité des autorisations soit fixée par un règlement d'application.

Celle-ci sera très certainement de 3 à 5 ans, tout dépend du niveau d'exigence. Plus les exigences seront élevées, plus le renouvellement devrait être espacé. Un autre élément déterminant sera le montant de l'émolument qui devra être perçu pour couvrir les frais de l'Etat.

Il est également vraisemblable que la durée de la validité varie selon le type d'autorisation (chauffeur ou diffuseur de courses).

Plusieurs membres de la commission désirent inclure un deuxième alinéa à cet article pour assurer une base légale solide pour la révocation d'une autorisation (en cas de violation des conditions d'octroi p. ex.).

Il s'avère que la LEAE dispose de toutes les dispositions nécessaires pour permettre aux autorités d'intervenir. L'article 19 prévoit une liste non exhaustive des situations dans lesquelles une autorisation peut être retirée (exigences d'ordre sécuritaire, fausses déclarations, conditions d'octroi qui ne sont plus remplies, p. ex.).

---

<sup>6</sup> L'unanimité ne concerne que la formulation de l'alinéa. Son changement de numérotation reçoit le même suffrage que le nouvel alinéa 5, soit 11 voix pour, 1 voix contre et 1 abstention.

Si l'infraction est de moindre gravité, l'article 18b prévoit que l'autorité compétente puisse adresser un avertissement au titulaire de l'autorisation.

La commission se déclare satisfaite des garanties données par la LEAE.

<sup>1</sup> *Le règlement d'exécution fixe la durée de validité des autorisations.*

***L'article 62f, tel que proposé par le Conseil d'Etat, est accepté à l'unanimité des commissaires présents.***

### **Art. 62g Registre des autorisations**

Cet article porte sur le contenu du registre des autorisations tenu par l'état, et règle les responsabilités des acteurs communaux en ce qui concerne la mise à jour des autorisations de compétence communale ou intercommunale.

Le registre n'étant pas public, cet article accorde son accès aux autorités communales, ainsi qu'à d'autres autorités telles que la gendarmerie vaudoise.

<sup>1</sup> *Le département tient un registre informatique concernant :*

*a. les chauffeurs pratiquant le transport de personnes à titre professionnel ;*

*b. les entreprises de transport de personnes à titre professionnel ;*

*c. les diffuseurs de courses.*

<sup>2</sup> *Les communes enregistrent les autorisations qu'elles délivrent en application de l'article 18, alinéa 1 et sont responsables de la mise à jour des données correspondantes.*

<sup>3</sup> *L'autorité communale en charge des autorisations en matière de transport de personnes à titre professionnel bénéficie d'un accès au registre. Elle est responsable des données qu'elle traite en application de l'alinéa 2.*

<sup>4</sup> *Sur requête motivée, le département peut accorder un accès au registre à d'autres autorités.*

<sup>5</sup> *Le registre n'est pas public.*

<sup>6</sup> *Le règlement d'exécution fixe les modalités.*

***L'article 62g, tel que proposé par le Conseil d'Etat, est accepté à l'unanimité des commissaires présents<sup>7</sup>.***

### **Nouvel article : Art. 62h Obligation de renseigner**

Il s'agit ici d'un nouvel article de loi voulu par la commission pour régler les questions soulevées, et longuement discutées, concernant l'accès aux données nécessaires à différentes autorités à des fins de contrôle.

Bien qu'elle ait été informée que cette disposition était prévue dans le règlement d'exécution en cours d'élaboration, la commission préfère inscrire cette obligation de renseigner dans la loi. En effet, les services de l'Etat se basent sur un faisceau d'indices pour déterminer si un diffuseur de course est un employeur ou un prestataire de services utilisés par un chauffeur (VTC ou taxi) - le souci de la commission est de veiller à ce que les autorités aient rapidement accès à toutes les informations pertinentes.

Cet article a pour avantage d'offrir un minimum de cadre en cas de changements importants à l'OTR2, ou même de son abrogation, par la Confédération. Le texte proposé est d'ailleurs fortement inspiré des articles 4 et 23 de cette ordonnance :

<sup>1</sup> *Les entreprises de transport à titre individuel, les diffuseurs de courses et les chauffeurs fourniront à l'autorité d'exécution tous les renseignements nécessaires à l'application de la présente loi et aux contrôles.*

---

<sup>7</sup> Un amendement, dont le principe a été validé par la commission sans pour autant être voté formellement, sera proposé en plénum à l'alinéa 2 : <sup>2</sup> *Les communes, ou associations de communes, enregistrent les autorisations qu'elles délivrent en application de l'article 18, alinéa 1 et sont responsables de la mise à jour des données correspondantes.*

<sup>2</sup> Les entreprises de transport professionnel de personnes et les diffuseurs de courses adressent à l'autorité compétente la liste complète de leurs chauffeurs. Ils lui adressent chaque année la liste réactualisée de leurs chauffeurs.

<sup>3</sup> Ils conserveront pendant deux ans, au siège de l'entreprise en Suisse toutes les données utiles aux fins desdits contrôles.

<sup>4</sup> Sur demande, les documents seront présentés ou envoyés à l'autorité compétente.

<sup>5</sup> Les données sont traitées avec la confidentialité requise par les dispositions applicables en matière de protection de données.

**Chaque alinéa de l'article 62h, voté à titre individuel, est accepté à l'unanimité des commissaires présents.**

**L'article 62h, tel que rédigé par la commission, est accepté à l'unanimité des commissaires présents.**

## CHAPITRE IV : AUTORISATION DELIVREE PAR LA COMMUNE

### SECTION VIII PROCEDURE D'AUTORISATION

#### TRANSPORT DE PERSONNES À TITRE PROFESSIONNEL

Le premier amendement voté par la commission concerne le titre du chapitre

*CHAPITRE IV : AUTORISATION DELIVREE PAR LA COMMUNE OU L'ASSOCIATION DE COMMUNES*

**L'amendement proposé est accepté à l'unanimité des commissaires présents.**

#### Art. 74a Principe

Cet article de loi détaille la nature et la portée des compétences communales dans l'activité de transport de personnes dans le canton de Vaud.

Relevons que ce sont ces autorisations communales qui permettent de différencier "taxi" et "VTC", l'article 74a pose les bases légales pour la délivrance de ces autorisations. Par ailleurs, seuls les véhicules définis comme taxis peuvent prétendre à l'enseigne taxi ; la commission a choisi de confier la question du signe distinctif des VTC au Canton (article 62e, alinéa 5).

A des fins de cohérence, un premier amendement de rédaction est voté à l'alinéa 1. Cette même "correction" sera à appliquer à chaque occurrence du terme "communes" dans cet article de loi.

<sup>1</sup> *Les communes ou associations de communes définissent pour leur territoire les modalités d'utilisation accrue du domaine public par les taxis.*

**L'alinéa 1 de l'article 74a, tel qu'amendé, est accepté à l'unanimité des commissaires présents.**

L'alinéa 2 définit ce qu'est un taxi.

Cette définition n'est pas remise en discussion par la commission.

<sup>2</sup> *Est considérée comme taxi, l'activité de transport de personnes à titre professionnel ayant obtenu une autorisation cantonale qui bénéficie d'une autorisation communale permettant un usage accru du domaine public.*

**L'alinéa 2 de l'article 74a est accepté tacitement.**

Le troisième alinéa de cet article pose les conditions minimales que les communes ou associations de communes doivent appliquer afin de pouvoir attribuer des autorisations d'usage accru du domaine public.

La limitation de l'affiliation à un seul diffuseur de courses est brièvement discutée ; il ne s'agit pas ici de limiter la présence d'un seul diffuseur de course sur le territoire de l'autorisation, mais de l'affiliation des chauffeurs désireux de bénéficier de l'autorisation.

Pour rappel, cet alinéa était soutenu par les diffuseurs de course locaux consultés dans le cadre de ce projet de loi.

Quelques exemples de complémentarité en matière de service public sont les taxibus nuit, matin et communes qui complètent l'offre des transports publics lausannois ou encore le taxibus des communes de Dully et Bursinel qui offre un service complémentaire à Car Postal.

<sup>3</sup> *Les communes ou associations de communes autorisent l'activité de taxi sur leur territoire aux seuls chauffeurs et entreprises de transport de personnes à titre professionnel disposant d'une autorisation cantonale qui satisfont aux conditions minimales suivantes :*

*a. ils offrent une complémentarité en matière de service public ;*

*b. ils prennent part à un service de piquet 24/24 et 7/7 ;*

*c. ils sont affiliés à un seul diffuseur de courses, le cas échéant désigné par l'autorité communale, si le règlement communal le prévoit.*

***L'alinéa 3 de l'article 74a, tel qu'amendé, est accepté par 11 voix pour, aucune voix contre et 2 abstentions.***

L'alinéa 4 de cet article donne aux communes/associations de communes, les bases légales pour contingenter le nombre total d'autorisations délivrées.

<sup>4</sup> *Elles peuvent limiter le nombre total d'autorisations délivrées pour leur territoire au regard des exigences d'une bonne gestion du domaine public.*

***L'alinéa 4 de l'article 74a, tel que rédigé par le Conseil d'Etat, est accepté à l'unanimité des commissaires présents.***

L'alinéa 5 porte sur l'émolument perçu par l'autorité communale pour le traitement et/ou l'octroi de l'autorisation. L'amendement de rédaction décidée pour l'ensemble de l'article est appliqué à cet alinéa.

<sup>5</sup> *Le règlement communal ou intercommunal détermine notamment le montant de la taxe qui peut être prélevée.*

***L'alinéa 5 de l'article 74a, tel qu'amendé, est accepté à l'unanimité des commissaires présents.***

L'alinéa suivant porte sur d'autres droits ou obligations qui peuvent être respectivement accordés ou imposés par l'autorité communale aux taxis porteurs d'une autorisation délivrées par leurs soins (droit d'être hélé, affichage d'une enseigne).

Plusieurs commissaires souhaitent marquer l'interdiction du maraudage par les transporteurs qui ne sont pas au bénéfice de l'autorisation communale ad hoc. L'alinéa 6 est donc amendé comme suit :

<sup>6</sup> *Outre l'usage accru du domaine public, les taxis autorisés peuvent prétendre à l'utilisation de l'enseigne "taxi". ~~Les~~ Seuls les taxis peuvent également prétendre au droit de sillonner les rues à la recherche de clients et de prendre en charge ceux qui les hèlent si le règlement communal le prévoit.*

***L'alinéa 6 de l'article 74a, tel qu'amendé, est accepté par 12 voix pour, 1 voix contre et aucune abstention.***

L'article 74a est l'objet d'amendements visant à élargir la portée des autorisations communales.

Le premier vise à donner aux autorités communales la compétence d'exercer un contrôle sur l'activité des VTC travaillant sur leur territoire. L'idée est de permettre aux communes de se prémunir contre le maraudage :

<sup>7</sup> *(Inouveau) Les communes ou associations de communes peuvent édicter des conditions pour les VTC travaillant sur leur territoire.*

***L'alinéa 7 (Inouveau) de l'article 74a, est refusé par 7 voix contre, 6 voix pour et aucune abstention.***

Une proposition d'amendement à l'article 74a ayant pour but de permettre aux communes d'exiger que les VTC disposent d'une place de parc privée est brièvement discutée, avant d'être retirée par son auteur.

Un amendement visant à aider les autorités communales à lutter contre le cabotage sur son territoire est soumis à la commission. L'idée est notamment d'éviter que les taxis "pirates" au bénéfice d'une autorisation émise par une autre entité communale soustraient des courses aux taxis porteurs d'une autorisation ad hoc : dans la région lausannoise, la baisse de revenu pourrait mettre en péril les activités de services publics assurés par ces derniers.

Pour les commissaires opposés à l'amendement, la baisse de revenu ne peut être imputée qu'à la seule arrivée de nouveaux acteurs économiques. L'offre en transports publics, notamment la mise en service du M2, y a sans doute également contribué. Ils sont d'avis que le principe de l'offre et de la demande empêchera une saturation de l'espace public.

<sup>2</sup>(2nouveau) Le cabotage n'est autorisé que sur le territoire de la commune ou de l'association intercommunale émettrice de l'autorisation.

**L'alinéa 7 (2nouveau) de l'article 74a, est refusé par 7 voix contre, 6 voix pour et aucune abstention.**

L'article 74a tel qu'amendé par la commission est soumis au vote :

<sup>1</sup> *Les communes ou associations de communes définissent pour leur territoire les modalités d'utilisation accrue du domaine public par les taxis.*

<sup>2</sup> *Est considérée comme taxi, l'activité de transport de personnes à titre professionnel ayant obtenu une autorisation cantonale qui bénéficie d'une autorisation communale permettant un usage accru du domaine public.*

<sup>3</sup> *Les communes ou associations de communes autorisent l'activité de taxi sur leur territoire aux seuls chauffeurs et entreprises de transport de personnes à titre professionnel disposant d'une autorisation cantonale qui satisfont aux conditions minimales suivantes :*

*a. ils offrent une complémentarité en matière de service public ;*

*b. ils prennent part à un service de piquet 24/24 et 7/7 ;*

*c. ils sont affiliés à un seul diffuseur de courses, le cas échéant désigné par l'autorité communale, si le règlement communal le prévoit.*

<sup>4</sup> *Elles peuvent limiter le nombre total d'autorisations délivrées pour leur territoire au regard des exigences d'une bonne gestion du domaine public*

<sup>5</sup> *Le règlement communal ou intercommunal détermine notamment le montant de la taxe qui peut être prélevée.*

<sup>6</sup> *Outre l'usage accru du domaine public, les taxis autorisés peuvent prétendre à l'utilisation de l'enseigne "taxi". Seuls les taxis peuvent prétendre au droit de sillonner les rues à la recherche de clients et de prendre en charge ceux qui les hèlent si le règlement communal le prévoit.*

**L'article 74a, tel qu'amendé, est accepté par 9 voix pour, aucune voix contre et 4 abstentions.**

## **Art. 2 Dispositions transitoires**

Les dispositions transitoires prévoient un délai de deux pour l'élaboration du registre informatiques des autorisations cantonales (chauffeurs, entreprises de transport et diffuseurs de courses) et communales/intercommunales. La longueur de ce délai inquiète quelques commissaires pour lesquels la loi ne pourrait déployer ses effets qu'avec un système d'autorisation parfaitement fonctionnel. Ils disent leur souci qu'une période de flottement pourrait être exploitée par certains acteurs, et se demandent s'il ne serait pas judicieux de réduire ce délai transitoire à une année.

Le Conseil d'Etat se veut rassurant : les deux années sont le délai maximum pour la mise en œuvre définitive du registre informatique. Dès l'entrée en vigueur de la loi, il existera un registre temporaire : toute nouvelle autorisation sera enregistrée à la police du commerce, et les titulaires d'autorisations communales auront 6 mois pour déposer une demande pour une autorisation cantonale (alinéa 4). Une année est donnée aux autorités communales pour adapter, le cas échéant, leur réglementation.

Au vu des explications, aucun amendement n'est déposé.

Tous les alinéas portant sur les dispositions transitoires sont votés en bloc :

#### *Art. 2 Dispositions transitoires*

<sup>1</sup> *Le registre des autorisations prévu à l'article 62g est mis en œuvre dans un délai de deux ans dès l'entrée en vigueur de la présente loi.*

<sup>2</sup> *Les demandes d'autorisation déposées avant l'entrée en vigueur de la présente loi, et pour lesquelles aucune décision d'autorisation n'a encore été rendue, sont soumises au nouveau droit. Les demandes d'autorisation de transport de personnes à titre professionnel au sens de l'article 12a, al. 1 qui sont pendantes au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi sont soumises au nouveau droit. Les autorités communales les transmettent sans délai au département.*

<sup>3</sup> *Les communes adaptent leur réglementation dans un délai d'un an dès l'entrée en vigueur de la présente loi.*

<sup>4</sup> *Les détenteurs d'une autorisation de transport de personnes à titre professionnel délivrée en application d'une réglementation communale doivent déposer les demandes d'autorisations cantonales requises en application du nouveau droit dans un délai de 6 mois dès l'entrée en vigueur de la présente loi. Ils sont autorisés à poursuivre leur activité conformément à l'autorisation en vigueur au moment du dépôt de leur demande jusqu'à l'entrée en force de la décision cantonale rendue en application du nouveau droit.*

***L'article 2, tel que proposé par le Conseil d'Etat, est accepté par 10 voix pour, aucune voix contre et 3 abstentions.***

Plusieurs commissaires se déclarent favorables à la constitution d'une commission cantonale dédiée à l'activité de transport professionnel de personnes. Une telle commission aurait pour but d'accompagner la mise en œuvre de la loi et de participer à l'élaboration du règlement d'application en consultation avec les acteurs concernés. De plus, elle serait à même de réagir rapidement et de manière constructive face à d'éventuels dysfonctionnements.

Elle serait constituée pour une durée limitée, mais pourrait être reconduite au besoin.

Un amendement proposant la création d'un article 2bis est ainsi déposé.

#### ***Art. 2bis Commission cantonale des taxis et véhicules de transports avec chauffeurs***

*<sup>1</sup> Le Conseil d'Etat nomme une Commission cantonale des taxis et véhicules de transports avec chauffeurs composée de représentants de la branche professionnelle pour les cinq années suivant l'entrée en vigueur de la loi.*

*<sup>2</sup> La commission est compétente pour évaluer la mise en œuvre des dispositions de la présente loi en lien avec le transport de personnes à titre professionnel et son règlement d'application. Elle peut proposer des rectifications au Conseil d'Etat pour faciliter et étendre leur application.*

*<sup>3</sup> Au bout de cinq années d'activités complètes, le Conseil d'Etat sur proposition de la Commission et sur la base de l'évaluation de son activité décide de sa reconduction ou non.*

La commission est très partagée. Certains y voient un frein à la mise en œuvre, d'autres le gage d'une mise en application rapide et constructive. Le Conseil d'Etat assure vouloir continuer à consulter les milieux concernés.

***L'amendement proposant la création d'un article 2bis est refusé par 8 voix contre, 5 voix pour et aucune abstention.***

#### **Art. 3 Exécution et entrée en vigueur**

Cet article est voté sans commentaires.

***L'article 3, tel que proposé par le Conseil d'Etat, est accepté à l'unanimité des commissaires présents.***

## **6.2. LVCR : COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTES**

### **Art. 8 Autorités communales**

Le projet de lois touche également à l'article 8 de la loi sur la circulation routière (LVCR). Les modifications aux alinéas 1 et 2, proposées par le Conseil d'Etat, ne sont pas sujettes à discussion.

***L'article 8, tel que proposé par le Conseil d'Etat, est accepté à l'unanimité des commissaires présents.***

### **Art. 2 Exécution et entrée en vigueur**

Cet article n'est pas sujet à discussion.

***L'article 2, tel que proposé par le Conseil d'Etat, est accepté à l'unanimité des commissaires présents.***

## **7. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE LOIS**

*La commission accepte le projet de lois, tel qu'amendé, par 8 voix pour, aucune voix contre et 5 abstentions.*

## **8. ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE LOIS**

*La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de lois à l'unanimité des commissaires présents.*

Crissier, le 18 novembre 2018

*La rapportrice :  
(Signé) Sonya Butera*

### **Annexes :**

- Chapitre 5.3.1 du rapport du Conseil fédéral sur les principales conditions-cadre pour l'économie numérique
- Présentation du Conseil d'Etat
- Présentation d'UNIA
- Présentation de la structure d'UBER par UNIA
- Présentation d'UBER
- Présentation de l'Union des Taxis lausannois
- Position du comité de consultation sur l'avant-projet de loi
- Présentation de Taxi Services
- Message de M. Pierre-André Giacometti (19.09.18)
- Courrier de la Coopérative Taxiphone (26.09.18)

transport, mais de toutes les plateformes d'intermédiation et des prestataires concernés, indépendamment du type de prestation de transport en question. La section 5.3.7 est dédiée aux nouveaux défis que la numérisation pose aux chaînes de transport. L'interconnexion croissante permet aux nouvelles offres de transport individuel, comme le partage de véhicules, le covoiturage, les services de transport basés sur des applications, voire, à l'avenir, les voitures autopilotées, d'intégrer des chaînes de transport multimodales. Cette évolution pourrait entraîner la disparition progressive des frontières claires séparant les transports publics et le transport privé. La section 5.3.8 présente deux études de cas concernant les prescriptions cantonales et communales relatifs aux services de transport ainsi que leur application dans les cantons de Genève et de Zurich. Finalement, la section 5.3.9 donne un bref aperçu des efforts de réglementation à l'extérieur de la Suisse.

### 5.3.1 Réglementation relative à la circulation routière et application

Cette section se borne à présenter la réglementation relative à la circulation routière 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). Le caractère professionnel de tels transports de personnes est défini par les critères inscrits à l'art. 3, al. 1<sup>bis</sup>, 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<sup>er</sup>, 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 supplémentaire<sup>340</sup>.

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

---

<sup>340</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> année, puis tous les trois ans (art. 27, al. 1, let. a, ch. 2, OAC).

pas de réglementation spécifique, c'est la loi sur le travail (LTr) et les ordonnances afférentes<sup>341</sup> 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 sociales<sup>342</sup>. 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 conduite<sup>343</sup>. Pour les indépendants<sup>344</sup>, l'ordonnance prévoit notamment aussi une durée maximale de la conduite, mais pas de durée maximale du travail hebdomadaire<sup>345</sup>. Elle définit par ailleurs les obligations des employeurs, et notamment une obligation de signaler le travail supplémentaire dans un rapport trimestriel<sup>346</sup>. Sont utilisés pour le contrôle du respect de la durée du travail, de la conduite et du repos : les enregistrements du tachygraphe<sup>347</sup> ainsi que les inscriptions dans le livret de travail<sup>348</sup>, dans les rapports journaliers de l'entreprise<sup>349</sup> ou dans les cartes de contrôle<sup>350</sup>. Le contrôle de la durée du travail et du repos durant les trajets

---

<sup>341</sup> Art. 71 LTR.

<sup>342</sup> Art. 2, al. 2, let. c, OTR 2.

<sup>343</sup> 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.

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

<sup>345</sup> 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.

<sup>346</sup> 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).

<sup>347</sup> Ch. 2.4 et art. 15 et 16a OTR 2.

<sup>348</sup> Art. 17 et 18 OTR 2.

<sup>349</sup> Art. 19, al. 1, OTR 2.

<sup>350</sup> Art. 25, al. 4, OTR 2.

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 analogique<sup>351</sup>, lequel doit être contrôlé, réparé et recontrôlé par un atelier bénéficiant de l'autorisation correspondante<sup>352</sup>. Les véhicules doivent également être contrôlés annuellement<sup>353</sup>. L'affectation d'un véhicule au transport professionnel de personnes doit par ailleurs être inscrite dans le permis de circulation<sup>354</sup>.

Certaines des prescriptions précitées ont un cadre légal<sup>355</sup>, comme la réglementation de la durée de travail et de présence des conducteurs professionnels de véhicules automobiles et de son contrôle efficace<sup>356</sup>.

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'ARVAG<sup>357</sup>, 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). S'agissant de services de transport comme UberPOP, l'application des prescriptions ad hoc est liée à certaines difficultés qui sont décrites à la section 5.3.8.

Deux motions concernant la réglementation de la circulation routière ont été déposées au Parlement au printemps 2016. Elles ont toutes les deux été adoptées le 8 décembre 2016 :

1. Motion 16.3066 Nantermod du 9 mars 2016 (« Taxis, VTC et Uber. Pour une concurrence plus loyale »)

L'auteur de la motion demande que le transport professionnel de personnes avec des véhicules de tourisme soit soumis non pas à l'OTR 2 mais à la LCR et au droit du travail. Il explique que les prescriptions de l'OTR faussent la concurrence en défaveur des taxis et ne sont aujourd'hui plus nécessaires en ce qui concerne les objectifs de sécurité attendus. Selon lui, il faut que les prescriptions de la LCR et le droit du travail s'appliquent tant aux taxis qu'aux nouveaux services de transports comme Uber, afin que les deux types de prestations soient placés sur un pied d'égalité. Le Conseil fédéral est d'avis qu'une révision des prescriptions relatives au transport de tiers dans des véhicules s'impose à la suite de l'arrivée de nouvelles offres (tantôt professionnelles, tantôt non).

---

<sup>351</sup> Art. 100, al. 1, let. b et c, et al. 2, 3 et 4, OETV.

<sup>352</sup> Art. 101 OETV.

<sup>353</sup> Art. 33, al. 2, let. a, ch. 1, OETV.

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

<sup>355</sup> 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 ».

<sup>356</sup> Art 56 LCR.

<sup>357</sup> 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).

Une application à la lettre de la motion Nantermod impliquerait de sortir un grand groupe de chauffeurs professionnels de l'OTR 2. Elle remettrait aussi en question l'existence même de l'OTR 2. À noter que pour supprimer totalement l'OTR 2 ou en sortir un grand groupe de personnes, il faudrait au préalable adapter l'art. 56 LCR.

2. Motion 16.3068 Derder du 9 mars 2016 (« Adapter la loi sur la circulation routière aux nouvelles offres »)

L'auteur de la motion demande que le Conseil fédéral propose une adaptation de la législation fédérale – notamment de l'OTR 2 – aux nouvelles offres de transport telles qu'Uber. Selon lui, les prescriptions applicables au transport professionnel de personnes avec des véhicules de tourisme ne sont plus adaptées et entraînent des distorsions de la concurrence entre les taxis et les services de transport comme Uber. Ici aussi, le Conseil fédéral est d'avis qu'une révision des prescriptions relatives au transport de tiers dans des véhicules s'impose à la suite de l'arrivée de nouvelles offres (tantôt professionnelles, tantôt non).

La motion 16.3068 Derder laisse au Conseil fédéral davantage de marge de manœuvre pour définir concrètement la nouvelle réglementation que la motion Nantermod déposée en même temps. Dans le cas de la motion Derder, la nécessité d'une révision préalable de la loi dépend de l'option choisie pour la mettre en œuvre.

La révision du droit applicable en matière de circulation routière, à laquelle devraient conduire les interventions parlementaires précitées, va impliquer une modification du cadre légal régissant le transport professionnel de personnes. Il s'agit donc en premier lieu de déterminer dans quelle mesure il faut supprimer, conserver ou adapter les obligations (p. ex. pour l'installation d'un tachygraphe) et réglementations spécifiques (p. ex. l'OTR 2) qui s'appliquent au transport professionnel de personnes, en tenant compte des exceptions qui existent déjà pour les hôtels, les personnes malades, les élèves et les travailleurs, d'une part, et les nouvelles offres internet en matière de transport (p. ex. Uber), d'autre part.

### 5.3.2 Législation sur la concurrence déloyale

La loi fédérale contre 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<sup>358</sup>. Le mécanisme « naturel » de la concurrence ne doit pas être entravé<sup>359</sup>. Est déloyal et illicite 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 (art. 2 LCD). Les acteurs qui misent sur l'innovation pour développer un nouveau modèle commercial leur permettant de se démarquer de la concurrence n'agissent pas de manière déloyale. Il ne faut pas oublier que la LCD vise à instaurer une concurrence efficace ; dans ce contexte, l'innovation est même souhaitée et le modèle commercial fondé sur des applications des courtiers de courses ne va pas à l'encontre du droit de la concurrence déloyale.

À l'heure actuelle, il n'est pas nécessaire, s'agissant des plateformes internet d'intermédiation, d'intervenir au niveau fédéral en matière de concurrence déloyale.

<sup>358</sup> Art. 1 LCD.

<sup>359</sup> MÜLLER, *Schweizerisches Immaterialgüter- und Wettbewerbsrecht*, vol. V/1 : *Lauterkeitsrecht*, 1998, p. 23. Cf. arrêt du Tribunal fédéral 4C.139/2003 du 4 septembre 2003 dans l'affaire « CAP », consid. 5.1 et les références.

# **De nouvelles règles pour le transport de personnes à titre professionnel**

Projet de modification de la loi sur l'exercice des activités  
économiques (LEAE)

Département de l'économie, de l'innovation et du  
sport (DEIS)

Lundi 19 mars 2018

## **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:

- Réglementer de manière unifiée le transport de personnes à titre professionnel.
- Préserver l'autonomie communale en matière de réglementation de 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 de loi:

- les chauffeurs doivent **être au bénéfice d'un permis professionnel** (autorisation de transporter des personnes à titre professionnel; ce permis étant régi 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. 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.

# Principales adaptations suite à la consultation

## Avant consultation

- Délivrance des autorisations par les communes (Art. 74a ss LEAE [nouveaux]);
- Contrôle des conditions d'octroi au moment de la délivrance des autorisations;
- Absence de norme sur la protection des données;
- Introduction de toutes les autorisations par les communes dans le registre informatique;
- Prélèvement d'une partie des émoluments communaux pour la création et la maintenance des outils informatiques;
- Aucune indication sur la mise en œuvre concrète.

## Après consultation

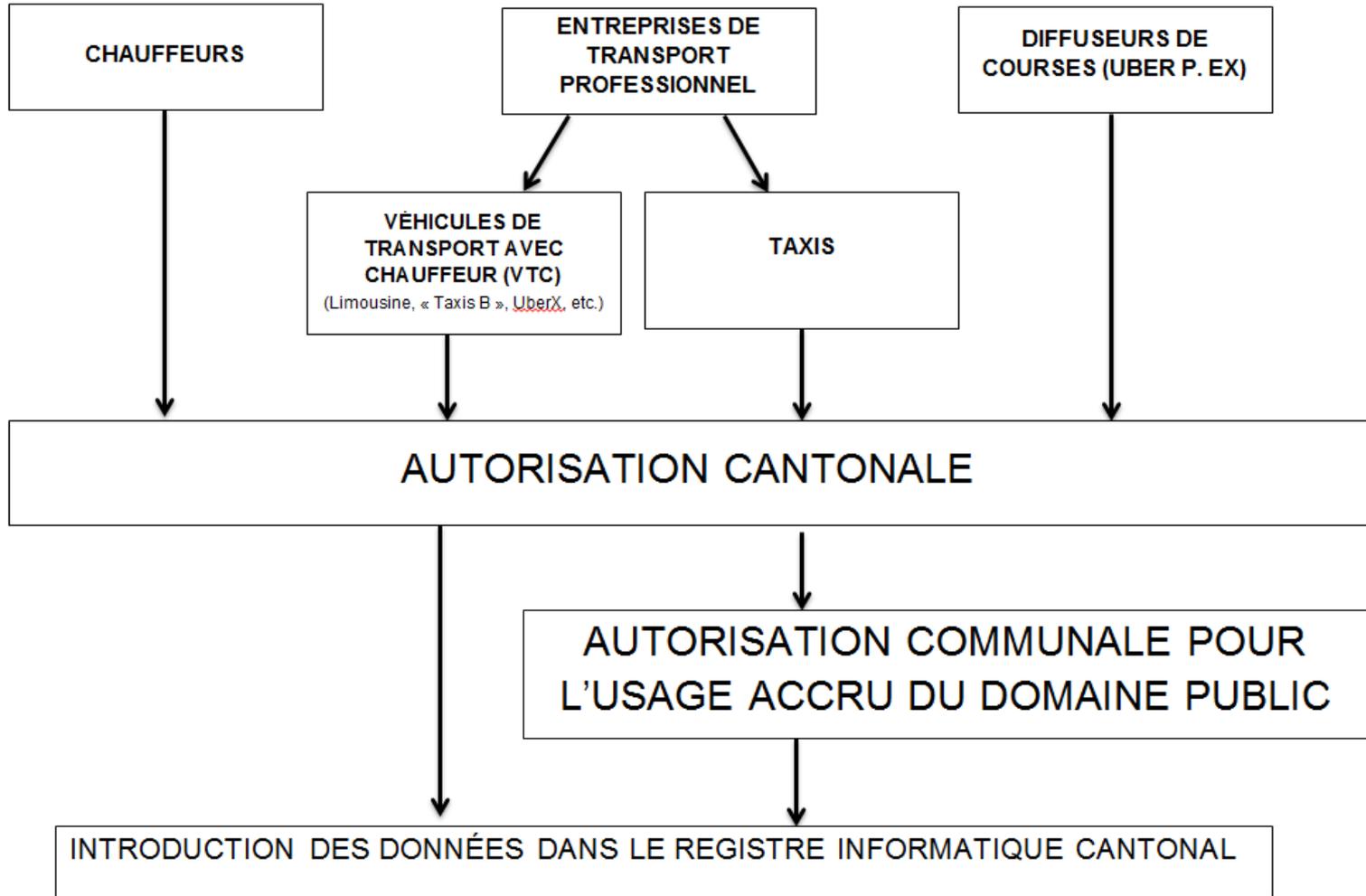
- Délivrance des autorisations par le canton hormis pour ce qui a trait à l'usage accru du domaine public par les taxis qui demeure de la compétence des communes (Art. 12a, 62a ss et 74a LEAE [nouveaux]);
- Contrôle des conditions d'octroi tout au long de la durée de validité de l'autorisation;
- Introduction d'une norme de protection des données dans la LEAE lors d'une révision plus importante. Précision que les communes sont responsables des données qu'elles traitent;
- Introduction des autorisations relatives à l'usage accru du domaine public par les communes. Les autres autorisations sont introduites dans le registre par les autorités cantonales;
- Prélèvement d'un émolument cantonal. L'outil informatique est mis à la disposition des communes;
- Création d'un groupe de consultation. Un projet de règlement sera soumis aux autorités et milieux concernés.

## **Autorisations (1)**

- **Le canton, par le biais de la Police cantonale du commerce, délivrera les autorisations.**
- **L'autorisation sera valable pour l'entier du canton afin d'être compatible avec le droit fédéral.**
- **Les communes pourront toujours prévoir des conditions particulières pour l'usage accru de leur domaine public.**

**M. Dupont, chauffeur de taxi a reçu les autorisations cantonales nécessaires. 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'immisce pas dans la gestion du domaine public des communes.**

## Autorisations (2)



**Merci pour votre attention!**



# **Les défis dans la réglementation des taxis/VTC**

**Leçons à tirer d'exemples récents et d'autres cantons**

Roman Künzler, responsable logistique et transport Unia

## **Etat des lieux**

- Fossé entre la logique de service public et un marché fragmenté en totale concurrence
  - Jugement du TF de novembre 2017 qui peut chambouler la branche
  - Détournement systématique de la législation suisse (TVA, Loi sur le travail, assurances sociales, OTR II, etc.) de certains acteurs qui emploient beaucoup de ressources pour ceci → législateur doit répondre à cela.
  - Difficulté d'appliquer les lois en vigueur. Travail au noir systématique parmi les VTC et une situation du dumping salarial énorme dans toute la branche.
- **Une bonne loi sur les taxis/VTC nécessaire pour éviter un chaos constant**

## **Les nouveaux problèmes apparus ces derniers mois : Cas bien documentés de Pégase Léman SNC et StarLimoLuxe.ch Sarl**

### **1. Création de sociétés partenaires hors canton**

Depuis le 2e semestre 2016 et l'adoption de la nouvelle loi sur les taxis et VTC à Genève (LTVTC), une fiduciaire d'Uber a approché des personnes actives dans le transport de personnes dans le canton de Vaud afin de monter des «structures de location de services» pour Uber à Genève et de contourner ainsi la LTVTC.

**Résultat:** 5-6 entreprises ont développé presque le même modèle d'affaire (> 100 chauffeurs au total). Les chauffeurs doivent s'inscrire comme chauffeur Uber et travaille exclusivement avec l'application Uber. Uber verse 75% du chiffre d'affaire à la 'société partenaire' qui, à son tour, verse plus ou moins la moitié aux chauffeurs.

**→Pour VD: Etablir clairement que transport sur VD qu'avec concession vaudoise (interdiction de cabotage d'autres cantons analogue à GE); coopération avec les autres cantons, établissement d'un registre des chauffeurs vaudois autorisés.**

## **Nouveaux problèmes...(suite)**

### **2. Recrutement de personnel en France**

Uber recrute du personnel en France (site web, FB, etc.) par des offres de travail et envoie les gens auprès des sociétés partenaires pour obtenir des permis de travail.

Uber, avec sa politique de salaires extrêmement précaires, doit recruter en dehors de la Suisse et contourne avec des 'sociétés partenaires' les dispositions en vigueur.

**→ Le Canton doit clairement définir qui est l'employeur et que des entreprises qui travaillent sur Vaud soient munies d'une autorisation vaudoise.**

## **Nouveaux problèmes... (suite)**

### **3. Responsabilité solidaire**

Uber n'assume pas de responsabilité pour ces 'sociétés partenaires' qui vont sans doute faire faillite après avoir exploité les chauffeurs. A Genève, il n'est pas clair qui peut demander formellement l'arrêt de la concession d'une entreprise ou d'une centrale, dans le cas de violation graves les lois du travail.

**→ Prévoir un système de responsabilité solidaire. Donner le droit aux syndicats de formellement demander l'arrêt d'une concession dans le cas de violation grave des lois régissant le travail et avec possibilité de recours.**

## **Nouveaux problèmes... (suite)**

### **4. Niveau des salaires sans cesse plus bas**

Avec le développement d'Uber, le travail au noir se normalise avec des systèmes quasi mafieux, un dumping salarial avec un système de sous-traitance. Les salaires constatés vont de CHF 600.- à 3000.- pour un temps travail hebdomadaire de 48h voire plus. Le manque de salaire de référence ou, dans certains cas, le contournement de la CCT location de service (et de l'absence d'autorisation du SECO) est un problème.

**→ Garantir le respect de salaires minimaux dans la branche.**

## **Nouveaux problèmes... (suite)**

### **5. Frais reportés sur les salarié-e-s**

Unia a vu l'exemple d'une 'société partenaire' qui loue des voitures à ses travailleurs (en les chargeant de CHF 1600.- par mois). Comme les autres, la société reçoit 75% du chiffre d'affaire d'une course de la part d'Uber et verse après une partie de la somme aux chauffeurs.

**→ La loi devrait prévoir que les entreprises assument l'entier de leurs obligations envers leurs salarié-e-s.**

## **Leçons de Zurich**

Après l'annonce de retirer UberPop à Zurich, Uber a transféré sans examen tous les chauffeurs UberPop à UberX. Uber a donné aux chauffeurs sans permis professionnel un délai de 3 mois pour le faire. Après les 3 mois écoulés par contre, ils n'ont pas bloqué les chauffeurs sans permis et aucunement réexaminé leur situation depuis lors.

**→ Chaque centrale d'appel, entreprise de transport doit annoncer tous les chauffeurs avec documentation (Permis, AVS, etc.)**

## **Principes généraux pour une loi qui fonctionne**

- La protection des travailleuses et travailleurs est garantie et contrôlée
- Application effective de la loi est rendue possible
- Les acteurs en infraction avec la loi sont interdits
- L'intérêt public protégé (mobilité, prix, qualité, sécurité)
- Taxis/VTC: même activité, même réglementation pour éviter la concurrence déloyale
- Concurrence limitée

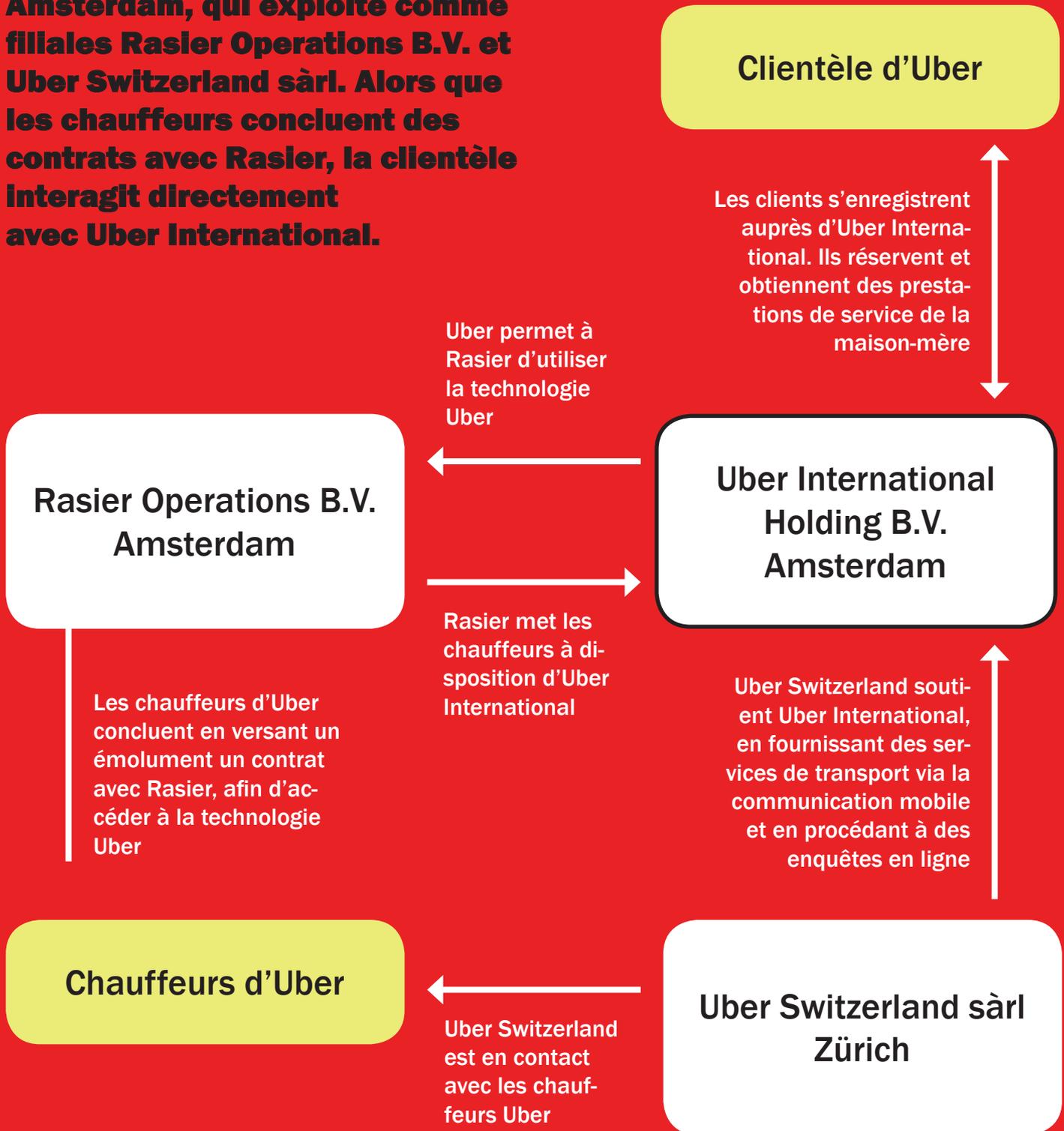
## **Éléments nécessaires pour faire de l'ordre dans le désordre**

- Chaque société de transport, centrale d'appel, chaque chauffeur est autorisé.
- Garantir les compétences des chauffeurs par un examen.
- Un registre des chauffeurs autorisés est mis en place.
- Chaque société a son siège en Suisse. Tout contrat liant les chauffeurs et des sociétés partenaires sous législation suisse (important pour l'application de la loi).
- Identification des voitures garantie.
- Interdiction de cabotage (analogue Genève) pour toutes les entreprises de transport.
- Interdiction d'activité en cas de violation des dispositions concernant la protection de travailleurs/euses et les assurances sociales. Droit du syndicat mandaté de demander formellement une interdiction.
- Garantir des salaires minimaux (CCT location de service, CTT,...)

# Structure d'Uber

**L'indépendance fictive érigée en système**

**La structure d'Uber est chapeautée par Uber International Holding B.V., ayant son siège à Amsterdam, qui exploite comme filiales Rasier Operations B.V. et Uber Switzerland sàrl. Alors que les chauffeurs concluent des contrats avec Rasier, la clientèle interagit directement avec Uber International.**



UBER

# Commission parlementaire

Mars 2018



---

## UBER en quelques mots

Un constat

### LA MOBILITE, UN BESOIN FONDAMENTAL

- **Solutions traditionnelles de mobilité limitées**
  - **Transport publics** face à des contraintes, notamment budgétaires
  - **Autres solutions** face à une réglementation souvent non en phase avec les pratiques d'aujourd'hui

### LE DÉVELOPPEMENT DU VÉHICULE PERSONNEL COMME PIS-ALLER

- **Face aux limites des solutions de mobilité existantes, la voiture personnelle s'est établie comme seule alternative crédible**

### UN DÉVELOPPEMENT DES INÉGALITÉS FACE A LA MOBILITE

- **L'accessibilité et le coût des solutions existantes aboutissent à un développement des inégalités face à la mobilité**

---

## UBER en quelques mots

Une alternative de mobilité urbaine

### UNE RÉPONSE INNOVANTE A UN BESOIN FONDAMENTAL

- **Une plateforme digitale mettant en relation**
  - **Des utilisateurs** *souhaitant se déplacer d'un point A à un point B*
  - **Des chauffeurs professionnels indépendants** *souhaitant développer leur activité, sans contrainte ni exclusivité*

### UNE SOLUTION FIABLE, SURE ET ABORDABLE



Validation des chauffeurs  
Analyse permanente des  
retours clients



Temps d'attente - 5min  
Efficience bénéficiant aux  
chauffeurs et aux passagers



Efficience de la plateforme  
permettant des prix  
abordables et la rentabilité  
des chauffeurs

---

## UBER en quelques mots

Un changement de paradigme

### UN CHANGEMENT FONDAMENTAL DES HABITUDES DE MOBILITÉ

- **Evolution des habitudes de mobilité**
  - 60% des utilisateurs déclarent avoir changé leur comportement de mobilité
- **Développement du secteur du transport**
  - 27% des trajets UBER n'auraient jamais eu lieu sans UBER
- **Meilleure utilisation de l'actif existant**
  - 1,8 personnes par véhicule, contre 1,1 pour les voitures individuelles

### UNE PARTIE DE LA SOLUTION AU PLUS GRAND DÉFI URBAIN

- **Uber participe clairement de la démotorisation de la population**
  - En Suisse Romande, diminution de 5,6 véhicules pour 100 usagers Uber, en seulement 3 ans

---

## **UBER en Suisse Romande**

Les chiffres clefs

### **UBER, un acteur de poids en Suisse Romande**

- Près de 200 000 utilisateurs sur l'arc lémanique
- Plusieurs dizaines de milliers de trajets chaque mois
- Environ 3 000 nouveaux téléchargements chaque semaine

### **UBER, une solution répondant d'abord aux besoin des résidents**

- Près de 90% des trajets à Lausanne effectués par des résidents Lausannois
- 65% des déplacements à Lausanne effectués en lien avec la périphérie (seulement 52% en 2015)
- 66% des déplacements effectués après 20h, 36% après minuit, à des heures où l'offre de mobilité est plus réduite

### **UBER, une opportunité professionnelle pour une population peu qualifiée**

- Plus de 1 000 chauffeurs professionnels actifs, répartis entre Genève et Lausanne
- Les chauffeurs sont les premiers clients d'UBER, leur satisfaction est au coeur du système

---

## UBER en Suisse Romande

Un impact positif en seulement 3 ans

**Un impact déjà mesurable** (*étude 6-T de mars 2017, disponible sur demande*)

- **Développement de la mobilité, en particulier chez les personnes sans permis**
  - 40% des utilisateurs déclarent effectuer des trajets qu'ils n'auraient jamais faits sans UBER
  - Statistique montant à 52% chez les personnes sans permis
- **Une solution de mobilité qui se démocratise**
  - Plus de femmes parmi les utilisateurs, avec 48% d'utilisatrices en 2017, contre seulement 39% et 31% respectivement à Lausanne et Genève en 2015
  - Plus de jeunes parmi les utilisateurs, avec 60% de moins de 35 ans en Suisse Romande
  - A Lausanne, la part des -25 ans est passée de 10% à 32% entre 2015 et 2017
- **UBER, solution qui participe de la démotorisation**
  - En Suisse Romande, diminution de 5,6 véhicules pour 100 usagers Uber, en seulement 3 ans

---

## Modifications de la LEAE

### Position UBER - Remarques générales

- 1. Nécessité d'un cadre légal juste et équilibré permettant le développement d'un secteur présentant de nombreuses opportunités, en termes d'emplois et de mobilité**
- 2. Légitimité des communes à réglementer l'usage accru du domaine public, au vu du caractère public du service fourni par les taxis**
- 3. Importance de s'appuyer sur la réglementation fédérale existante et limiter les risques d'inflation de réglementations au niveau communale, qui aboutirait à une augmentation des barrières à l'entrée et à la création de freins au développement d'un secteur pourtant en plein essor**

---

## Modifications de la LEAE

### Position UBER - Remarques particulières

#### Article 62d LEAE, Conditions d'attribution des courses

- Le terme “son siège ou son établissement”, correspondrait mieux à la réalité et reprendrait la terminologie utilisée dans la Loi fédérale sur le marché intérieur (LMI).
- UBER a bien une présence physique en Suisse, en particulier dans les cantons de Vaud et Genève, et une équipe de 9 employés, pouvant répondre à toute demande des administrations, en sus d’une équipe globale dédiée au traitement des demandes des autorités

#### Article 62e, Principe

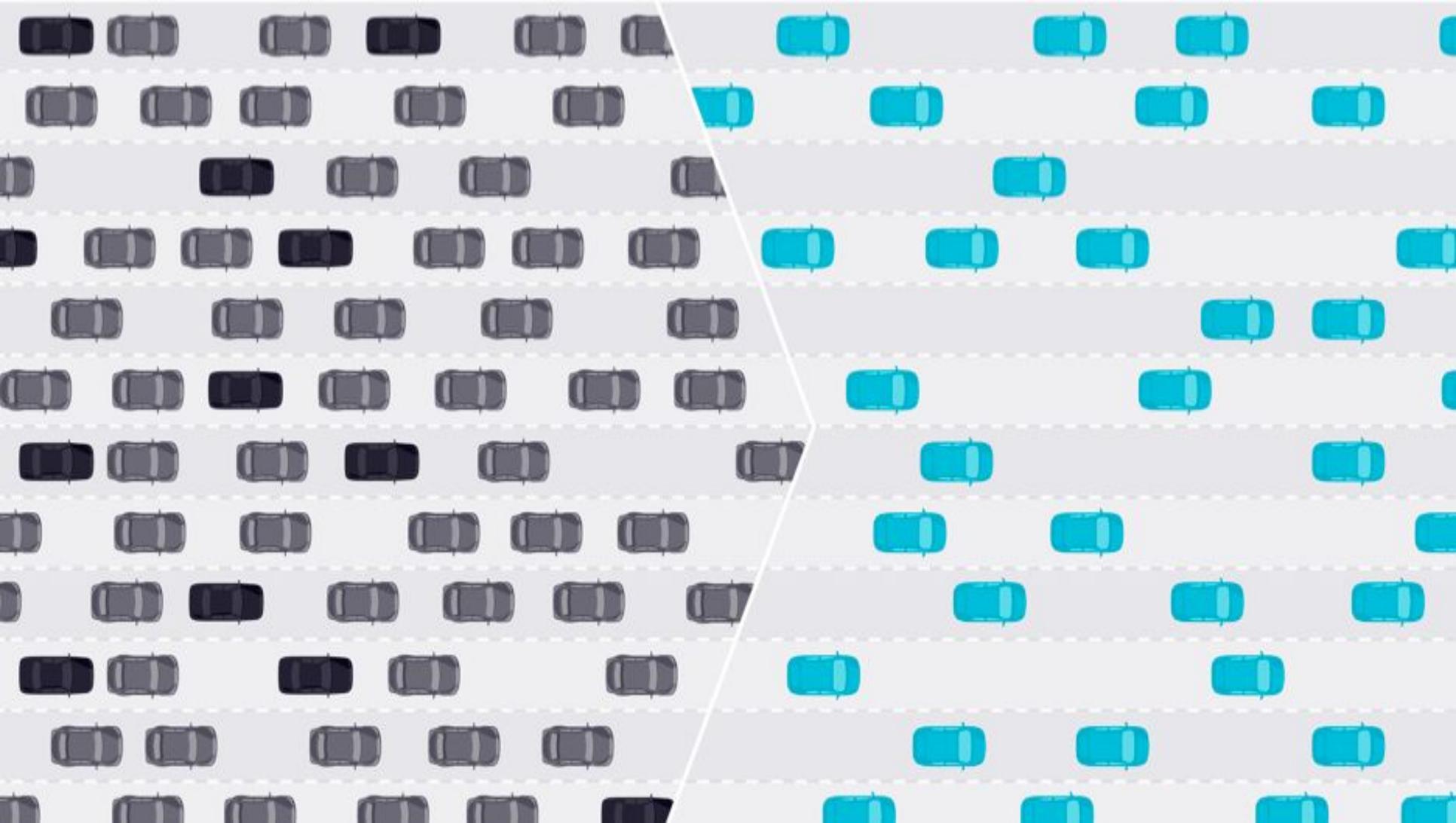
- Exiger des seuls chauffeurs professionnels qu’ils fournissent la preuve de paiement à l’AVS ne semble pas nécessaire, cette obligation n’est faite à aucun autre métier dans le canton

#### Article 62f

- Valeur ajoutée en terme de sécurité et qualité de service limitée. Chaque chauffeur investit déjà du temps et un montant conséquent pour se conformer au droit
- Ajouter un fardeau bureaucratique et financier inutile sur des entrepreneurs indépendants ne nous paraît pas légitime

#### Article 74a

- Les chauffeurs ne devraient pas être limités dans leur liberté économique et doivent pouvoir choisir avec qui ils souhaitent travailler
- Limiter la concurrence crée des monopoles qui pénalisent les utilisateurs, notamment au niveau du prix et de la qualité de service, ainsi que la sécurité économique des chauffeurs, ce qui est contraire à l’esprit initial de la révision de la loi



Monsieur le conseiller d'État,  
Madame la présidente,  
Mesdames et Messieurs les députés,

Je vous remercie de m'accorder cet entretien. Avant d'aborder le sujet de la loi cantonale, permettez-moi de vous faire un bref rappel de la situation au nom de tous les chauffeurs de taxi en activité. Depuis quelques années, le métier de chauffeur de taxi subit des changements et des pressions, surtout depuis l'arrivée sur notre territoire de nouveaux acteurs notamment Uber. Malgré l'interdiction décrétée par la Ville de Lausanne d'exercer une activité de transport par l'intermédiaire de l'application UberPop, cette dernière a continué à fonctionner de manière illégale au mépris de la loi et de la constitution. Nous avons demandé la suppression de l'application, mais rien n'a été fait. Nous avons demandé des contrôles pour traquer les contrevenants et, sous prétexte d'un manque de moyens, le service intercommunal des taxis a fait supporter une partie de la charge d'un engagement supplémentaire aux chauffeurs, portant le nombre de policiers assermentés à un nombre ridicule pour toute la l'agglomération lausannoise. Vous conviendrez que la méthode de financement de la Ville est des plus surprenantes. Depuis quand fait-on en payer l'engagement du personnel par l'usager d'un service ? Si nous remercions les policiers assermentés pour les contrôles effectués, force est de constater que c'est une mission impossible. Enfin, pour clore le chapitre de la Ville, à la place de contraindre les chauffeurs Uber à respecter le règlement intercommunal des taxis, monsieur Hildebrand a procédé à une modification dudit règlement pour permettre à ces derniers d'obtenir un permis provisoire, créant ainsi une exception pour un seul acteur du marché. Ce qui est inadmissible. Cette modification fait d'ailleurs l'objet d'une requête formelle devant la cour constitutionnelle du tribunal cantonal de Vaud par notre avocat.

Mesdames et Messieurs, si je suis ici c'est que la situation des taxis est grave, et même désastreuse. Depuis 1964, le taxi est ballotté dans un système qui n'a pas de nom. Puisque le laboratoire Lausanne n'a donné qu'un service nommé SIT, fermé et renfermé, opaque dans son fonctionnement, analyse et créé des lois à l'interne, sans aucune consultation avec les intéressés, qui sont les professionnels taxis. Désastreuse, qui a poussé le canton à intervenir je ne sais pas vraiment pour résoudre le problème ou pour tuer le service public en ouvrant la porte à des indépendants qui n'assumeront pas le service au public 24 heures sur 24 et toutes l'année, surtout par tous les temps comme c'est le cas aujourd'hui avec Taxi Services à Lausanne. Je disais avec ce projet de loi qui ne satisfait pas non plus parce qu'il est fait par des personnes dont je doute qu'ils sont au courant de toutes les subtilités de la profession. Ce ne sont tout simplement pas des professionnels de la route. Entre RIT et PARIT et LMI, le chauffeur cherche un saint qui se vouer.

Venons-en projet de loi cantonale qui vous est proposé. Nous tenons à vous informer que la commission de consultation des professionnels des taxis a soumis à Monsieur Lebas les propositions de modification de la loi. À notre sens, le projet de loi qui vous est soumis ne clarifie pas assez la façon dont les bénéficiaires d'autorisation cantonale vont être contrôlés et régulés. Par exemple les structures VTC qui viendraient dans une agglomération comme Lausanne, devraient être soumis à un examen tel que celui des taxis B lausannois actuels. Leurs véhicules devraient être identifiés par des plaques numérollogiques spécifiques pour faciliter le contrôle et éviter les pratiques mafieuses des sociétés de location. Le but d'encadrer cette profession est de permettre aux travailleurs de bénéficier de conditions de travail acceptables, ce qui n'est pas le cas actuellement.

Nous souhaiterions vous proposer une nouvelle table ronde avant la soumission de cette loi devant le Grand Conseil. Ceci pour tous les acteurs concernés, pour discuter de nos propositions. En effet, une loi doit être praticable sinon elle n'est pas efficace. Nous ne sommes pas opposés à une loi cantonale, mais à ce stade nous estimons que ce projet n'est pas encore abouti et qu'il ne résoudra pas le problème actuel. En effet, depuis 2015, 680 dénonciations ont été enregistrées dans le canton ; moins d'une dénonciation par jour, alors même que les chauffeurs Uber qui sont plus nombreux que les taxis professionnels assuraient le service Uber 24/24, sans payer le moindre centime aux assurances sociales et aux impôts. Ceci a causé un désastre financier et social pour les taxis officiels vaudois. La future loi cantonale doit donc être bien pensée en amont, avant d'être mise en vigueur et son application rendue possible en y mettant les moyens humains et financiers nécessaires.

# Comité de consultation des professionnels des taxis de la région lausannoise

Chemin du Devin 31B

1012 Lausanne - akrimi-bakir@bluewin.ch

Département de l'Economie et du Sport  
Secrétariat Général  
Rue Caroline 11  
1014 Lausanne

Lausanne, le 25 août 2017

Concerne :     **Transport de personnes à titre professionnel**

Mise en consultation d'un 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 routières (LVCR)

Mesdames, Messieurs,

Le Comité de consultation ad hoc mis sur pied par le Groupement des Taxis indépendants, celui des Entreprises de Taxis et l'Union des Taxis lausannois a l'avantage de vous remettre par la présente sa position sur la consultation citée en objet.

Avant propos

Le but primaire de ce projet, à savoir empêcher le travail non déclaré, précaire et dénué de couverture sociale du côté du « transporteur », mais également dangereux pour l'utilisateur est unanimement salué par le Comité de consultation.

Néanmoins, la perception globale des représentants des associations de taxis de l'agglomération lausannoise, qu'ils soient chauffeurs indépendants ou chefs d'entreprise, est que le fonctionnement de la profession de taxi est largement méconnue des préparateurs du projet, tant dans les considérations économiques en jeu, que celles liées à l'ordre public et à l'environnement.

Or, l'agglomération lausannoise concentrera à elle seule 90 % de l'impact de la révision de cette loi cantonale. Celle-ci, pour être cohérente et pragmatique, devra donc tenir compte des spécificités de la région.

En effet, en tentant d'éliminer des situations sociales inadmissibles, un nombre important d'articles remettent en cause l'organisation-même du transport de personnes en risquant fortement de développer une concurrence non-maîtrisable et susceptible de créer un important désordre public, une précarité nouvelle parmi les professionnels, chauffeurs et entreprises et d'établir rapidement et durablement une nouvelle situation de concurrence déloyale.

Nous demandons au Conseil d'Etat de porter une attention accrue aux amendements demandés dont le seul but est d'éviter un désordre annoncé, un accroissement du trafic et de la pollution ainsi qu'un réel problème de parcage public.

De plus, même si le projet délègue aux communes une part importante des réglementations locales, d'introduire dans le projet de loi des minima qui ne pourront laisser apparaître des réglementations

# Comité de consultation des professionnels des taxis de la région lausannoise

Chemin du Devin 31B

1012 Lausanne - akrimi-bakir@bluewin.ch

communales inapplicables ou qui porteraient fortement préjudice à la profession établie, ainsi que des articles tenant compte de la spécificité-même du travail des taxis dans le canton.

## Notre objectif

Loi de vouloir bloquer toute nouvelle concurrence, le Comité de consultation a pour seul objectif d'aider le législateur et les pouvoirs publics à l'organiser de manière pragmatique, contrôlable et maîtrisable, afin que les avantages sociaux que la nouvelle loi garantit aux chauffeurs ne tourne pas au chaos et à la perpétuation de nouvelles situations déloyales, dans une profession déjà marquée depuis quelques années par les nouveaux concepts de diffusion de courses.

## Demande d'amendements

- Art. 74 C – Al. 1 - Lettre c.

Ajouter : »Bénéficie....accordé par la commune aux transports publics lorsque cela est possible »

### Argumentaire :

*Le projet de loi évoque à plusieurs reprises le rôle de « service public » accordé aux taxis, et cela s'avère pertinent du point de vue des avantages et obligations qui en relèvent. Néanmoins, dans l'usage du domaine public, outre les stations dédiées et certaines lignes de bus autorisées, il faut que les communes, afin de préserver les intérêts financiers des usagers, puissent encore aider à raccourcir les trajets, en accordant un accès aux taxis à des zones de circulation marquées « Transports/Services publics autorisés », ceci dans la mesure du possible. Pour exemple : l'aberrant détour que doit faire un taxi actuellement pour lier le haut de Rovéréaz au Pont de Chailly ou pire encore, son interdiction d'emprunter le ch. de Rovéréaz pour relier l'EMS situé 200 m plus bas....alors que les minibus affrétés par les TL peuvent le faire, et cela au grand dam des clients âgés.*

*De même lors de grandes manifestations ou évènements exceptionnels fermés au trafic automobile et durant lesquels seuls le bus sont tolérés.*

- Art74C – Al. 1 – Lettre d.

Ajouter : « Cette enseigne doit porter une identification claire exclusive de la commune sur leur toit. »

### Argumentaire :

*Les polices de chaque commune ainsi que les usagers doivent pouvoir identifier, de jour comme de nuit et à une moyenne distance les taxis A appartenant à leur propre commune évitant ainsi la confusion avec des Taxis A d'autres communes ou cantons.*

# Comité de consultation des professionnels des taxis de la région lausannoise

Chemin du Devin 31B

1012 Lausanne - akrimi-bakir@bluewin.ch

## - Art74C – Al. 1 – Lettre e.

Ajouter : Un taxi d'une commune, un regroupement de communes ou un autre canton ne peut travailler comme taxi dans une autre commune ou groupement de communes du Canton de Vaud. Il y sera considéré comme un VTC.

### Argumentaire :

*Le Taxi d'une commune qui emmène un client dans une autre ne peut charger dans celle-ci un nouveau client que si la destination de celui-ci se situe dans une autre commune ou groupement de communes vaudoises ou vers un autre canton.*

1) *Si l'on prend l'exemple donné en marge du projet de loi du taxi genevois amenant un client à Lausanne, il est parfaitement acceptable qu'il charge un client dans la capitale vaudoise MAIS pour l'amener HORS DE L'AGGLOMERATION.. A cet effet, il est à rappeler que les taxis à plaques vaudoises ne sont pas autorisés à le faire sur le territoire genevois !*

2) *De plus, les taxis A d'autres communes ou canton portent des visuels « TAXI » et il est fort probable que la confusion règnera dans les rues des autres communes dans lesquelles ils se rendent. Cette concurrence déloyale sera impossible maîtriser, surtout du fait des différents tarifs de prise en charge imposés par les communes.*

3) *Par ailleurs, l'exemple du trajet Lausanne – Aigle présent dans le communiqué du Canton (p.4) n'est pas pertinent: en effet : pour amener un client à Aigle, le taxi prend l'autoroute et ne traverse pas les communes citées. S'il devait le faire pour des raisons de problèmes de circulation, il n'est pas exact qu'il serait soumis au règlement de chaque commune puisqu'il ne ferait que TRANSITER par celles-ci, ce qui est parfaitement admis déjà partout.*

## - Art 74C – al. 2 – Ajout nouvelle lettre

Les VTC ne sont pas autorisés à porter quelque signe extérieur que ce soit, lumineux ou non, attestant de leur activité de transport de personnes.

### Argumentaire :

*Pour le bon ordre, les usagers et les forces de police ne doivent pas être floués, et cela découragera encore plus le sillonnage des rues par les VTC en quête de halage par les usagers source de désordre dans le trafic et de pollution*

## - Art 74C – al. 2 – Ajout nouvelle lettre

Les VTC, doivent justifier, lorsqu'ils demandent une autorisation d'exercer , d'une affiliation à un ou plusieurs diffuseurs de courses.

# Comité de consultation des professionnels des taxis de la région lausannoise

Chemin du Devin 31B

1012 Lausanne - akrimi-bakir@bluewin.ch

## Argumentaire :

*Cela sera par là-même la preuve que leur circulation à but professionnel dans une commune est liée à une commande de course réelle et qu'il se n'agit pas de « maraudage ». Il faut rappeler également que le diffuseur est un élément supplémentaire de garantie de la sécurité de l'usager et du chauffeur.*

- Art 74C – al.2 – Ajout nouvelle lettre

Les VTC doivent être immatriculés dans le Canton de Vaud.

## Argumentaire :

1) *Empêcher un afflux important de chauffeurs VTC d'autres cantons ou même de France voisine et augmenter une tension déjà palpable. L'exemple de Genève est probant : les taxis et VTC doivent être immatriculés à Genève, or des dizaines de VTC travaillent illégalement sur le territoire genevois avec des plaques vaudoises et françaises. Cela crée de fortes tensions avec ceux munis d'autorisations payantes et les forces de l'ordre sont totalement démunies pour appliquer la loi et verbaliser, tant le nombre de fraudeurs est important.*

2) *Le nouveau registre cantonal prévu ne pourra pas enregistrer les VTC d'autres cantons ou pays, cela est impossible, à moins que ces véhicules ne paient leur autorisation cantonale et soient enregistrés comme tel ce3 qui paraît très peu probable.*

- Art 74C – al.2 – Ajout nouvelle lettre

Les VTC vaudois se verront attribuer une série de no de plaques minéralogiques immédiatement identifiable.

## Argumentaire :

*Les contrôles de visu seront immédiatement possibles et éviteront temps et moyens perdus pour les autorités de surveillance.*

- Art 74C – Al. 2 – Ajout nouvelle lettre

Les VTC et devront justifier d'une place d'attente privée durant leur temps de travail.

## Argumentaire :

*Eviter de « squatter » des centaines de places de parking publics dans l'attente d'une commande de course (la plupart du temps sans paiement ou sans disque....attendant que le contractuel passe pour partir ou régler leur situation de voiture parkuée). C'est exactement ce qui se passe à Genève et dans les autres villes aux endroits stratégiques et au grand dam de la population du centre-ville qui ne trouve plus de place de parc.*

# Comité de consultation des professionnels des taxis de la région lausannoise

Chemin du Devin 31B

1012 Lausanne - akrimi-bakir@bluewin.ch

- Art. 74F – Lettre c. – Al. 2

Ajouter: Le contrôle du Canton peut s'exercer en tout temps afin de vérifier sa situation.

## Argumentaire :

- 1) *Ce contrôle est déjà en vigueur auprès des Taxis A.*
- 2) *Les chauffeurs de VTC pourront déclarer un assujettissement au jour de leur demande mais ne plus rien déclarer par la suite.*

- Art. 74 – demande d'une lettre supplémentaire

L'application du règlement doit être renforcée.

## Argumentaire :

- 1) *Actuellement, les moyens de surveillance sont très légers et ne suffisent notoirement pas. Or, les besoins de surveillance vont considérablement augmenter.*
- 2) *Dans le cas contraire, la concurrence annoncée ne sera plus maîtrisable s'affichant comme à nouveau déloyale, et, seuls les places de stationnement réservées et les couloirs de bus autorisés aux taxis bénéficiant d'une autorisation A ne pourront justifier les nombreuses obligations et les coûts élevés imputés à cette même autorisation, d'autant que les coûts, comme le laisse supposer le projet de loi, devrait augmenter avec les frais supplémentaires de surveillances mise en avant par le Canton (Création d'un nouveau fichier informatique, etc.)*

- Art. 74 – demande d'une lettre supplémentaire

Mise sur pied d'une commission permanente constituée également de représentants de la profession des taxis aux fins d'évaluation des effets de la nouvelle loi afin d'en rectifier les modalités si nécessaire.

## Argumentaire :

*Cette nouvelle loi fait prendre un risque important à la profession des chauffeurs de taxis. C'est la raison pour laquelle nous demandons cette période d'évaluation au-travers d'une commission permanente, particulièrement chargée de la surveillance des mesures à l'encontre des fraudeurs, de la pratique des prix, du bon ordre, etc.*

## **Comité de consultation des professionnels des taxis de la région lausannoise**

Chemin du Devin 31B

1012 Lausanne - akrimi-bakir@bluewin.ch

En vous remerciant de votre attention à la lecture de ce qui précède, nous restons en tout temps à votre disposition et vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs, l'expression de nos meilleures salutations.

Pour le Comité de consultation,

Mme Thushana Panugopan  
Groupement des Entreprises

M. Abdelkrim Benayad  
Groupement des Indépendants

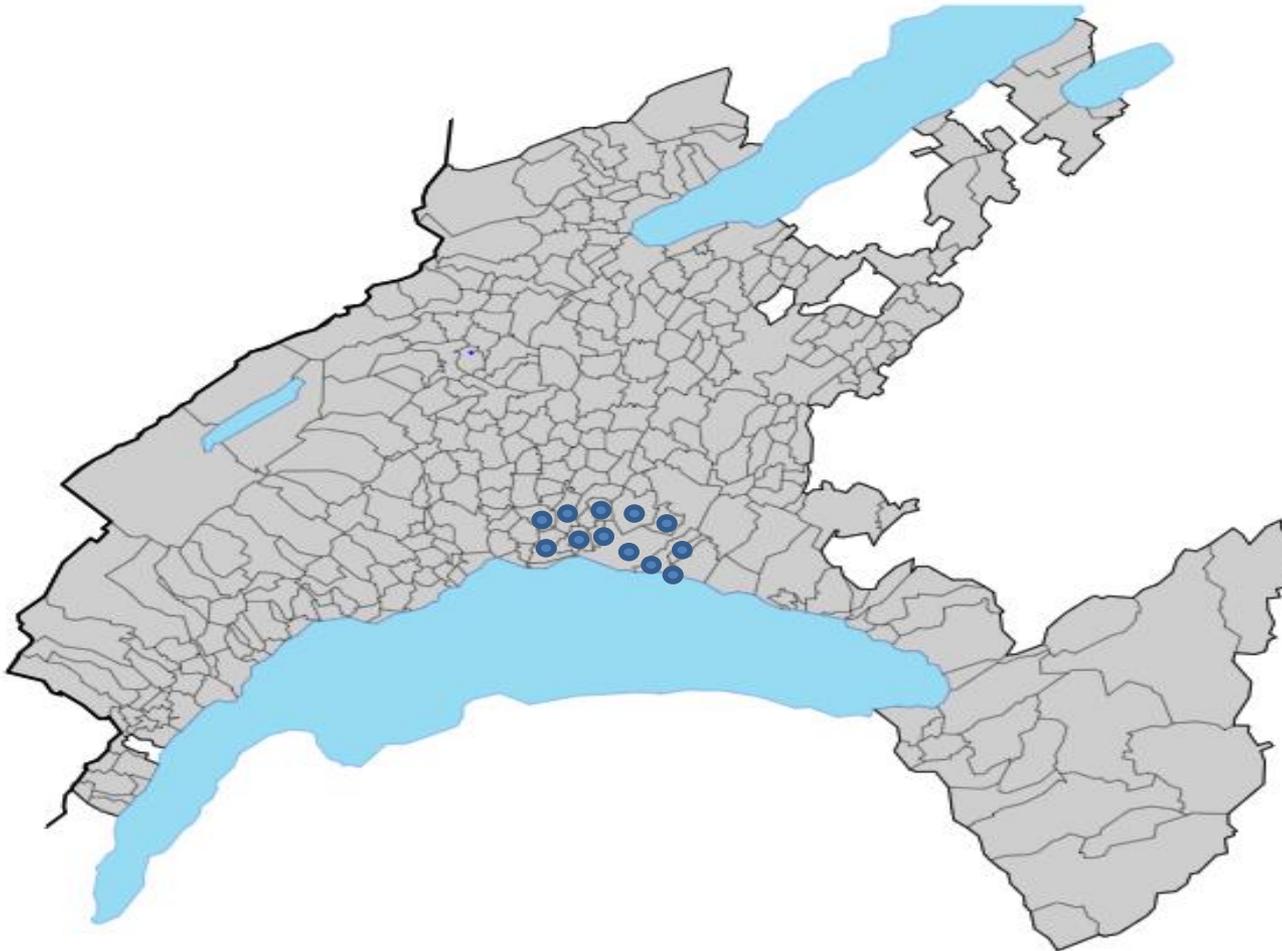
M. Abdelhamid Akrimi  
Union des Taxis lausannois

# Commission du Grand Conseil pour le projet de Loi sur les taxis 19.03.2018

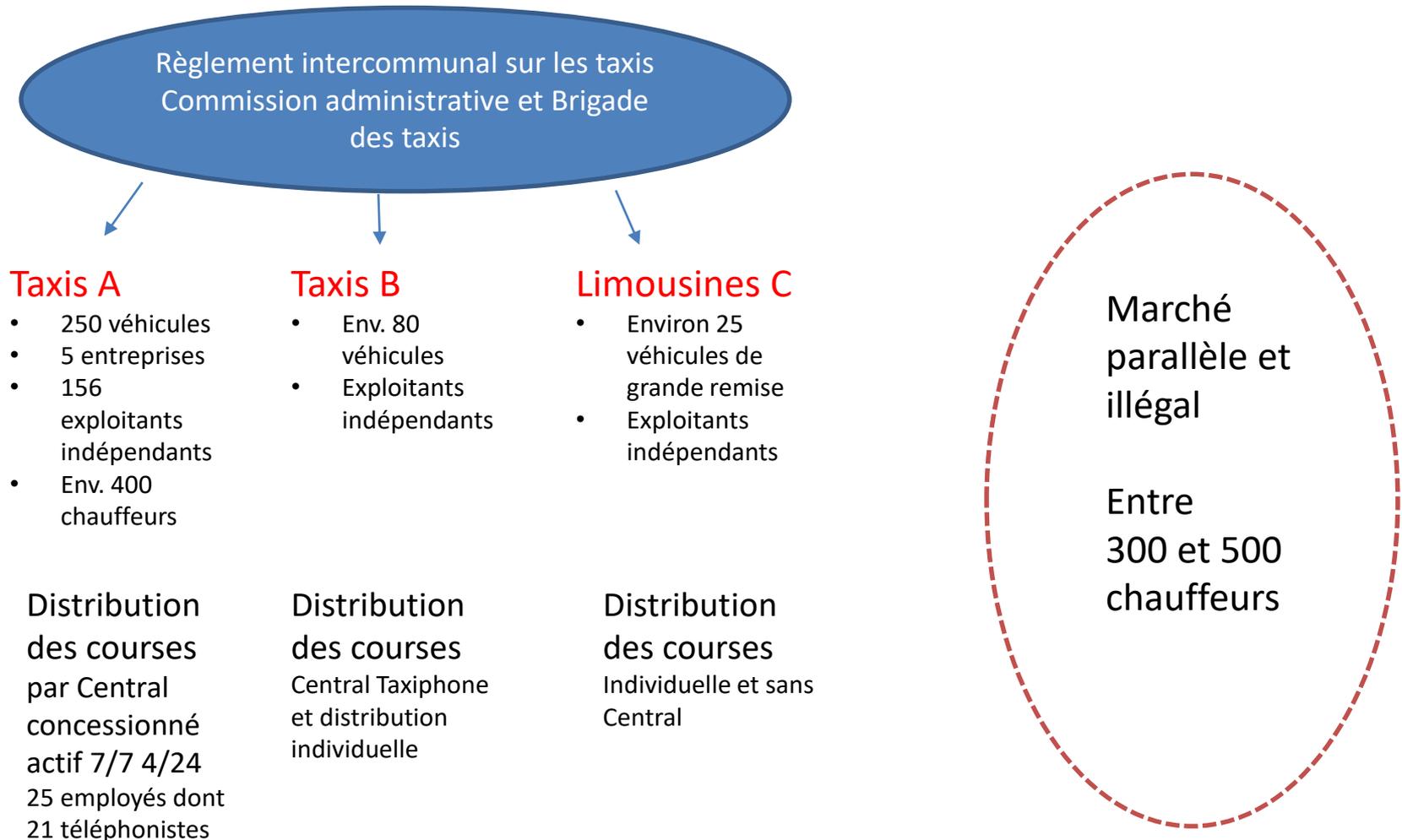
Jean Lazega  
Directeur  
Taxi Services Sàrl

**12 communes** réunies dans l'Association intercommunale pour les taxis pour servir **251'171 habitants** (32 % de la population vaudoise totale)\*.

Pour rappel: 326 communes dans le Canton.



## Organisation du marché de l'intercommunale des taxis de la région lausannoise



# Taxi Services Sàrl

## Mandat de service public sans but de profit et sans subventions

Société concessionnée par l'Association intercommunale des Taxis et en mains exclusivement des détenteurs d'Autorisation A.

### Faits et chiffres marquants 2017

Société fondée en 2008 issue du regroupement entre les centraux d'indépendants et d'entreprises.

Nombre de collaborateurs: 25 (dont 21 téléphonistes)

Budget : 2'000'000.-

Financement exclusivement par les détenteurs d'Autorisations A

Nombre total de courses 2017 : 1'070'000

Dont mandats d'organismes publics : 128'000 soit 12 % (350 courses/jour)

Baisse du nombre de courses depuis 2015 : 20 % et baisse constante (hors courses service public en augmentation).

# Taxi Services Sàrl

Mandat de service public sans but de profit et sans subventions

Principaux partenariats publics



## C'est un fait !

Notre Central d'appel ne peut survivre et servir de manière coordonnée et efficace le service public que si un nombre important de taxis lui sont affiliés..

Le maintien d'un Central d'appel œuvrant par téléphone tout en proposant une diffusion par application reste nécessaire pour une grande majorité d'usagers, soit en raison de leur âge, soit en raison de difficultés médicales, soit encore par le désir d'avoir encore une voix humaine pour prendre la commande.

Pour que cela soit le cas, il faut que les taxis opérant dans notre ensemble de 11 communes puissent dignement gagner leur vie dans les contraintes nécessaires des règlements et ainsi avoir les moyens d'être abonnés au Central.

# Nos commentaires sur quelques articles du projet de Loi

## Points du projet de Loi

- Chapitre II

### Art 62d **Conditions d'attribution des courses**

Environ 50 enquêtes de police (judiciaire, circulation, SIT, etc) ou du Parquet par année auxquelles nous répondons immédiatement. Il est important que toutes les données digitales, écrites ou vocales concernant l'activité professionnelle des chauffeurs (leurs parcours exacts, leurs données personnelles, leurs clients) soient rapidement accessibles aux autorités qui les demandent. **C'est une question de sécurité pour les usagers !**

Les exigences en matière d'objets perdus également: des dizaines de requêtes annuelles et pratiquement toutes rapidement couronnées de succès.

Pour atteindre ce niveau de performance, outre le siège des diffuseurs en Suisse, il est indispensable que **les données** soient stockées, si ce n'est dans le canton, pour le moins EN SUISSE.

C'est notre cas à Taxi Services et cela impacte fortement notre budget !

## Points du projet de Loi

- Chapitre II

### Art 62d **Conditions d'attribution des courses** (suite)

Proposition d'ajout d'une lettre d. à l'al. 2

d. qui dépassent de 10 % le montant préalablement indiqué au client si celui-ci n'a pas exigé un changement d'itinéraire ou demandé un temps d'attente en cours de trajet.

En effet, le Central Taxi services et les taxis A pratiquent un prix connu du client et approuvé par les autorités communales. Or, dans les fait, les courses distribuées par les nombreux diffuseurs digitaux sont soumises à des variations de prix qui peuvent être très importantes et dont le détail de calcul n'est pas toujours clair.

## Points du projet de Loi

- Chapitre II

### Art 62e **Autorisations**

Proposition d'ajout d'un al. ou de l'intégration à l'al. 1. de l'obligation d'un **certificat d'examen topographique délivré pour les communes dans lesquelles le chauffeur désire exercer.**

Taxi Services exige et exigera des chauffeurs abonnés qu'il disposent de solides connaissances topographiques des 12 communes de l'Association des communes pour les taxis. Le GPS n'est pas une solution sûre pour de nombreux cas de figure.

Il s'agit là également d'un point important de la protection de l'utilisateur car il est de la **responsabilité du chauffeur** d'assumer **le choix du parcours**, (et donc de son prix) et non à des données GPS pas toujours fiables, et certainement pas en cas de changements inattendus des dispositifs de circulation.

## Points du projet de Loi

- Chapitre II

### Art 62g *Registre des autorisations*

Proposition d'ajout d'un alinéa sur la visibilité des VTC

Taxi Services fournit à ses abonnés un luminaire permettant aux autorités d'exercer leurs contrôles.

Pour les VTC, il sera impossible de les identifier donc de les contrôler. La France a compris ce problème et les préfectures fournissent dorénavant une petite vignette inaltérable et indécollable (comme celles de nos autoroutes) et apposée sur les vitres avant et arrière des VTC. Depuis lors, il y a une **forte baisse des VTC en maraude ou héliage.**

## Points du projet de Loi

- Chapitre IV

### Art 74a **Principes**

**Al. 3 lettre a.** : la complémentarité en matière de service public doit être définie: s'agit-il de servir des institutions publiques et des organismes de transports publics ?

**Al. 3 lettre c. 4.** : nous proposons de remplacer «**peuvent**» par «**doivent**».

En effet, une entreprise de taxi exogène à la commune pourrait, avec trois véhicules répondre à toutes les exigences de l'al. 3 a.b.c. Si la commune ou un ensemble de communes ne limitent pas le nombre, un Central d'appel et de coordination tel que Taxi Services ne perdurera probablement pas car ses abonnés seront tentés de créer des petites entreprises domiciliées dans d'autres communes et qui auraient toute liberté d'exercer à Lausanne et environs.

Merci de votre attention.

**Message adressé au Secrétariat général du Grand Conseil via le formulaire de contact « vd.ch »**  
**(19.09.2018)**

**Pierre-André GIACOMETTI - PROJET DE LOI CANTONALE VAUDOISE SUR LES TAXIS**

Mesdames, Messieurs les membres du Grand Conseil vaudois,

En préambule, je relève ce qui suit :

Personnellement, je suis depuis le 1er avril 2006, chauffeur de taxi "B" LIBRE de LAUSANNE avec autorisation officielle. Je vis de cette activité lucrative déclarée et reconnu indépendant par la SUVA.

Au vu d'UBER qui a fait baisser les recettes de plus de 50%, je réalise mon activité dans quasiment tous les girons vaudois et fribourgeois et également dans les fêtes d'autres cantons romands. Là où il n'y a pas de règlement communal.

Il existe, dans l'entier du canton de Vaud, des TAXIS "B" et des TAXIS de campagne.

Ceci précisé, le projet de loi adopté par le Conseil d'Etat indique que les taxis bénéficiant d'une autorisation d'usage accru du domaine public (A et assimilés) peuvent seuls, bénéficier de l'enseigne lumineuse "TAXI".

Si cette solution est retenue, c'est la mort assurée de tous les TAXIS B LIBRES et TAXIS de campagne dès lors qu'ils ne seront plus visibles de la clientèle potentielle.

Il ne faut pas comparer et confondre les VTC UBER qui travaillent à perte des vrais TAXIS "B" LIBRES et TAXIS de campagne qui ne sont pas des VTC et qui ne veulent pas être assimilés à des UBER; société qui ne respecte aucun loi et qui fait ses propres tarifs. Les chauffeurs UBER sont des salariés et non pas des indépendants.

Dès lors, il est demandé de tenir compte de cette différence. Les TAXIS "B" libres actuels et ceux de l'entier de la campagne vaudoise ne doivent pas être mis sur la paille, du jour au lendemain par une nouvelle cantonale vaudoise qui ne joue pas avec la réalité du terrain.

Relevez aussi qu'une course chargée, par un taxi "B" LIBRE ou de campagne dans un giron fribourgeois et dont la destination finale serait le canton de Vaud, devrait enlever le lumineux "TAXI" à la frontière FR/VD. Où est la logique.

Merci de tenir compte de ce sérieux problème.

Giacometti Pierre-André, chemin du Brit 3 - 1416 PAILLY

Coopérative Taxiphone  
Av. Victor-Ruffy 43  
1012 Lausanne  
[comite@taxiphone.ch](mailto:comite@taxiphone.ch)  
021 651 99 30



Grand Conseil - Secrétariat général  
Pl. du Château 6 - 1014 Lausanne

Reçu le 26.09.18

Scanné le \_\_\_\_\_

Secrétariat général du Grand Conseil  
Place du Château 6  
1014 Lausanne

Lausanne, le 24 septembre 2018

**Postulat Mathieu Blanc et consorts – pour une loi/réglementation cantonale du service des transports de personnes (15-POS-131)**

Madame la Députée, Monsieur le Député,

Taxiphone est la plus grande coopérative lausannoise de taxis au bénéfice d'une autorisation de type « B ». Créée en 1970, elle compte aujourd'hui près d'une cinquantaine de chauffeurs indépendants également titulaires d'une autorisation « B ». La centrale emploie actuellement six téléphonistes qui assurent le service 24h/24 et 365j/365.

Tout au long de ces années nous avons développé notre compagnie en proposant un service personnalisé et de confiance pour chaque type de clients : forfaits, facturation mensuelle, réservations, tarifs privilégiés, etc. Ces prestations ont impliqué un lourd investissement sur le plan informatique ainsi que sur le plan du parc de véhicules.

Actuellement notre clientèle se compose comme suit :

- établissements hospitaliers (transports de personnes, d'analyses, de sang, d'organes) ;
- établissements scolaires ainsi que divers foyers (transport d'enfants) ;
- fondations (transport de personnes malades porte à porte) ;
- plus de cinq mille clients privés.

Vous comprendrez donc que nous imaginons mal la pérennité de notre société avec un statut tel que celui de « VTC » qui prévoit un fonctionnement sans compteur et sans lumineux.

La visibilité de nos véhicules est primordiale, voire vitale. À cette fin nous louons des places de parc à prix forts, principalement situées aux abords des hôpitaux et des cliniques privées. Pour que nos clients puissent aisément nous identifier, toutes nos voitures sont équipées d'un lumineux blanc.

**Si cette loi était votée, comment pourrions-nous poursuivre notre activité ? Et selon quels critères les autorités cantonales ou communales vaudoises statueront-elles pour une compagnie comme la nôtre?**

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à cette lettre et restons à disposition pour tout complément d'information.

Dans l'attente de vos réponses, nous vous prions, Messieurs les conseillers, d'agréer nos plus sincères salutations.

Le Comité Taxiphone



Zbigniew Kurzynski



Jean Georgantas



Patrick Gerber

**RAPPORT DE MINORITE DE LA COMMISSION  
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Exposé des motifs et projets de lois 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.PREAMBULE**

Après plusieurs séances, la commission chargée d'étudier l'EMPL susmentionné a accepté le projet de loi amendé par 8 voix pour et 5 abstentions. Si cet EEMPL apporte quelques améliorations, elles restent, aux yeux du rapporteur de minorité soussigné, insuffisantes.

### **2.RAPPEL DES POSITIONS**

Le groupe Ensemble à Gauche (EàG) et ses diverses composantes se sont toujours battus et se battront toujours pour que l'exercice d'une profession permette aux travailleurs/euses d'en vivre dignement. Dans ce sens, EàG soutient, entre autres, l'amélioration des conditions cadre de travail et la formation professionnelle. Parallèlement, il s'est toujours opposé au démantèlement social, à l'admiration béate de l'innovation technologique précarisant les conditions de travail et aux formations professionnelles revues à la baisse. Cet EEMPL aurait pu répondre à beaucoup de ces préoccupations dans le domaine du transport de personnes, mais rate sa cible car il laisse trop de place à la concurrence dans le marché des taxis alors qu'une étude récente de l'EPFL montre clairement que les lois du marché ne peuvent s'appliquer dans ce secteur. En effet, un afflux important de chauffeurs ne leur permet plus, dans un gâteau qui reste le même, de vivre de leur travail comme l'a démontré l'expérience genevoise il y a plusieurs années. Enfin, l'EMPL laisse une large place à un acteur mondialisé qui, pendant de nombreuses années, a fait fi des règlements en vigueur en distribuant des courses à des chauffeurs qui n'avaient pas le droit de les faire. Dans ce contexte, la minorité estime pour le moins inadéquat de faire des fleurs à cet acteur qui s'est toujours moqué des Autorités, bien au-delà de notre canton d'ailleurs.

### **3.POSITION DES COMMISSAIRES DE MINORITE**

La minorité salue quelques avancées dans l'EMPL : la reconnaissance de la profession de chauffeur de taxi sur le plan cantonal, l'augmentation des sanctions très peu dissuasives jusqu'à ce jour, l'obligation d'arborer un signe distinctif en sont quelques exemples. Par contre, la revue à la baisse de la formation professionnelle, en comparaison de celle exigée aujourd'hui par l'Association intercommunale de la région lausannoise par exemple, est peu compréhensible. Dans un contexte général où l'amélioration de la formation est un gage de la reconnaissance d'une profession et de l'amélioration des prestations, la minorité se demande bien pourquoi il n'en irait pas de même avec les chauffeurs de taxi. Une formation simple incluant des notions de sécurité routière, de connaissances du code de la route et des règlements, de topographie et de service au public, notamment, seraient utiles autant aux chauffeurs qu'aux usagers.

Par ailleurs, un des problèmes majeurs que rencontre la profession aujourd'hui, surtout dans les zones urbaines, est l'arrivée massive, spécialement les nuits des week-ends où il y a du travail, de taxis dits pirates et donc non autorisés. Cette situation a été aggravée par l'arrivée de l'acteur mondialisé qui a travaillé sans se soucier des conditions de ses chauffeurs (assurances sociales, impôts, etc.). Ainsi, les chauffeurs bénéficiant de l'usage accru du domaine public et les taxis B autorisés à travailler dans la région lausannoise ont vu leur revenu diminuer drastiquement. Cette situation a pu être atténuée par l'action de la police qui a dénoncé les taxis pirates et la transmission de courses à des chauffeurs non autorisés. Or, la loi présentée dans l'EMPL va rendre légal demain ce qui est illégal aujourd'hui, soit l'arrivée massive de chauffeurs. La minorité demande que les communes ou associations de communes puissent non seulement réglementer, si elles le souhaitent, l'activité des taxis bénéficiant de l'usage accru du domaine public, mais aussi l'activité des VTC. Sans cela, la jungle va se poursuivre et les chauffeurs de taxi verront leur condition de travail continuer à se détériorer.

#### **4.CONCLUSION**

Ainsi, la minorité de la commission acceptera l'entrée en matière mais ne pourra accepter le projet de loi si des améliorations significatives ne sont pas apportées dans le cadre du débat parlementaire. Des amendements seront déposés dans ce sens.

Lausanne, le 29 juin 2018

*Le rapporteur :*  
*(Signé) Marc Vuilleumier*

# *Projet de loi modifiant la loi du 31 mai 2005 sur l'exercice des activités économiques (LEAE)*

## **PROJET DU CONSEIL D'ETAT**

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD  
vu le projet de loi présenté par le Conseil d'Etat  
vu le préavis,

*décrète*

### **Article premier**

<sup>1</sup> La loi du 31 mai 2005 sur l'exercice des activités économiques est modifiée  
comme il suit :

## **TITRE I DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

### **Art. 4 Activités soumises à autorisation**

<sup>1</sup> 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 ;

## **TEXTE A L'ISSUE DES TRAVAUX DE LA COMMISSION**

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD  
vu le projet de loi présenté par le Conseil d'Etat  
vu le préavis,

*décrète*

### **Article premier**

<sup>1</sup> La loi du 31 mai 2005 sur l'exercice des activités économiques est  
modifiée comme il suit :

## **TITRE I DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

### **Art. 4 Activités soumises à autorisation**

<sup>1</sup> 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 au sens du droit fédéral.

### TITRE III ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES SOUMISES À AUTORISATION

#### Chapitre I Procédure d'autorisation

##### Art. 12a Compétences en matière de transport de personnes à titre professionnel

<sup>1</sup>La demande d'autorisation est adressée à l'autorité cantonale pour :

- n. l'activité des chauffeurs pratiquant le transport de personnes à titre professionnel ;
- o. l'exploitation d'une entreprise de transport de personnes à titre professionnel ;
- p. l'activité exercée par les diffuseurs de courses ayant leur siège en Suisse.

<sup>2</sup>La demande d'autorisation d'utilisation accrue du domaine public par les taxis est adressée à la commune en application des articles 18, alinéa 1 et 74a.

#### Chapitre II Activités relevant de la compétence du canton

##### SECTION VIII TRANSPORT DE PERSONNES À TITRE PROFESSIONNEL

##### Art. 62a Compétence

<sup>1</sup>Le département est l'autorité cantonale compétente pour l'octroi des autorisations définies à l'article 12a, alinéa 1.

- i. sans changement ;
- j. sans changement ;
- k. sans changement ;
- l. sans changement ;
- m. transport de personnes à titre professionnel au sens du droit fédéral.

### TITRE III ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES SOUMISES À AUTORISATION

#### Chapitre I Procédure d'autorisation

##### Art. 12a Compétences en matière de transport de personnes à titre professionnel

<sup>1</sup>La demande d'autorisation est adressée à l'autorité cantonale pour :

- a. l'activité des chauffeurs pratiquant le transport de personnes à titre professionnel ;
- b. l'exploitation d'une entreprise de transport de personnes à titre professionnel ;
- c. l'activité exercée par les diffuseurs de courses ayant leur siège en Suisse.

<sup>2</sup>La demande d'autorisation d'utilisation accrue du domaine public par les taxis est adressée à la commune, ou l'association de communes, en application des articles 18, alinéa 1 et 74a.

#### Chapitre II Activités relevant de la compétence du canton

##### SECTION VIII TRANSPORT DE PERSONNES À TITRE PROFESSIONNEL

##### Art. 62a Compétence

<sup>1</sup>Le département est l'autorité cantonale compétente pour l'octroi des autorisations définies à l'article 12a, alinéa 1.

#### **Art. 62b Entreprise de transport de personnes à titre professionnel**

<sup>1</sup> Exploite une entreprise de transport de personnes à titre professionnel toute personne physique ou morale ayant son siège en Suisse qui offre des courses professionnelles au sens du droit fédéral dans le but de réaliser un profit économique régulier au moyen de taxis ou de véhicules de transport avec chauffeur (VTC).

#### **Art. 62c Diffuseurs de courses**

<sup>1</sup> Est un diffuseur de courses au sens de l'article 12a, alinéa 1, lettre c, toute personne physique ou morale qui sert d'intermédiaire entre un chauffeur et un client par le biais de moyens de transmission téléphoniques, informatiques ou autres.

#### **Art. 62d Conditions d'attribution des courses**

<sup>1</sup> Seules les entreprises de transport de personnes à titre professionnel ainsi que les diffuseurs de courses qui ont leur siège en Suisse sont autorisés à effectuer ou à attribuer des courses sur le territoire cantonal.

<sup>2</sup> Ils 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 exercer 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.

#### **Art. 62e Autorisations**

<sup>1</sup> Pour obtenir l'autorisation, le requérant doit notamment fournir à l'autorité compétente toute information attestant de son assujettissement à l'assurance

#### **Art. 62b Entreprise de transport de personnes à titre professionnel**

<sup>1</sup> Exploite une entreprise de transport de personnes à titre professionnel toute personne physique ou morale ayant son siège en Suisse qui offre des courses professionnelles au sens du droit fédéral dans le but de réaliser un profit économique régulier au moyen de taxis ou de véhicules de transport avec chauffeur (VTC).

#### **Art. 62c Diffuseurs de courses**

<sup>1</sup> Est un diffuseur de courses au sens de l'article 12a, alinéa 1, lettre c, toute personne physique ou morale qui sert d'intermédiaire entre un chauffeur et un client par le biais de moyens de transmission téléphoniques, informatiques ou autres.

#### **Art. 62d Conditions d'attribution des courses**

<sup>1</sup> Seules les entreprises de transport de personnes à titre professionnel ainsi que les diffuseurs de courses qui ont leur siège en Suisse sont autorisés à effectuer ou à attribuer des courses sur le territoire cantonal.

<sup>2</sup> Ils 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 exercer 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.

#### **Art. 62e Autorisations**

<sup>1</sup> Pour obtenir l'autorisation, le requérant doit notamment fournir à l'autorité compétente toute information attestant de son assujettissement à l'assurance

vieillesse et survivants (AVS), de la conclusion d'une assurance responsabilité civile pour le transport de personnes à titre professionnel ainsi que de l'absence d'infraction à la législation sur la circulation routière.

<sup>2</sup> Durant toute la durée de la validité de l'autorisation, le département est habilité à vérifier si les conditions d'octroi, notamment l'assujettissement à l'AVS, sont remplies. Il peut consulter les registres officiels correspondants à cet effet.

<sup>3</sup> Les autorisations accordées sont valables sur l'entier du territoire cantonal sous réserve des règles communales prévues conformément à l'article 74a.

<sup>4</sup> Le département reconnaît les autorisations délivrées par un autre canton aux conditions du droit fédéral. Si les exigences fixées par le canton d'origine pour l'octroi de l'autorisation ne sont pas équivalentes avec celles du droit vaudois, le département veille à ce que les conditions manquantes soient remplies avant de délivrer ou renouveler les autorisations.

<sup>5</sup> Le règlement d'exécution fixe les modalités.

#### **Art. 62f Durée de validité des autorisations**

<sup>1</sup> Le règlement d'exécution fixe la durée de validité des autorisations.

#### **Art. 62g Registre des autorisations**

<sup>1</sup> Le département tient un registre informatique concernant :

vieillesse et survivants (AVS), de son respect aux dispositions du droit du travail, de la conclusion d'une assurance responsabilité civile pour le transport de personnes à titre professionnel ainsi que de l'absence de condamnations à raison d'infractions pénales graves et intentionnelles protégeant l'intégrité physique ou sexuelle, d'infractions à la LFStup, d'infraction à la législation sur la circulation routière. L'autorité compétente vérifie que l'immatriculation du véhicule correspond à son lieu de stationnement (art. 11 LCR).

*<sup>lbis</sup> Pour obtenir l'autorisation, le requérant doit fournir à l'autorité compétente les modèles de contrats. Il tient ensuite à disposition de l'autorité compétente les contrats en vigueur. Ceux-ci sont soumis à la forme écrite, au droit suisse et prévoient un for en Suisse.*

<sup>2</sup> Durant toute la durée de la validité de l'autorisation, le département est habilité à vérifier si les conditions d'octroi, notamment l'assujettissement à l'AVS, sont remplies. Il peut consulter les registres officiels correspondants à cet effet.

<sup>3</sup> Les autorisations accordées sont valables sur l'entier du territoire cantonal sous réserve des règles communales prévues conformément à l'article 74a.

<sup>4</sup> Le département reconnaît les autorisations délivrées par un autre canton aux conditions du droit fédéral. Si les exigences fixées par le canton d'origine pour l'octroi de l'autorisation ne sont pas équivalentes avec celles du droit vaudois, le département veille à ce que les conditions manquantes soient remplies avant de délivrer ou renouveler les autorisations.

<sup>5</sup> Les véhicules de transport avec chauffeur (VTC) arborent un identifiant.

<sup>6</sup> Le règlement d'exécution fixe les modalités.

#### **Art. 62f Durée de validité des autorisations**

<sup>1</sup> Le règlement d'exécution fixe la durée de validité des autorisations.

#### **Art. 62g Registre des autorisations**

<sup>1</sup> Le département tient un registre informatique concernant :

- a. les chauffeurs pratiquant le transport de personnes à titre professionnel ;
- b. les entreprises de transport de personnes à titre professionnel ;
- c. les diffuseurs de courses.

<sup>2</sup> Les communes enregistrent les autorisations qu'elles délivrent en application de l'article 18, alinéa 1 et sont responsables de la mise à jour des données correspondantes.

<sup>3</sup> L'autorité communale en charge des autorisations en matière de transport de personnes à titre professionnel bénéficie d'un accès au registre. Elle est responsable des données qu'elle traite en application de l'alinéa 2.

<sup>4</sup> Sur requête motivée, le département peut accorder un accès au registre à d'autres autorités.

<sup>5</sup> Le registre n'est pas public.

<sup>6</sup> Le règlement d'exécution fixe les modalités.

- a. les chauffeurs pratiquant le transport de personnes à titre professionnel ;
- b. les entreprises de transport de personnes à titre professionnel ;
- c. les diffuseurs de courses.

<sup>2</sup> Les communes enregistrent les autorisations qu'elles délivrent en application de l'article 18, alinéa 1 et sont responsables de la mise à jour des données correspondantes.

<sup>3</sup> L'autorité communale en charge des autorisations en matière de transport de personnes à titre professionnel bénéficie d'un accès au registre. Elle est responsable des données qu'elle traite en application de l'alinéa 2.

<sup>4</sup> Sur requête motivée, le département peut accorder un accès au registre à d'autres autorités.

<sup>5</sup> Le registre n'est pas public.

<sup>6</sup> Le règlement d'exécution fixe les modalités.

**Art. 62h    Obligation de renseigner**

<sup>1</sup> Les entreprises de transport à titre individuel, les diffuseurs de courses et les chauffeurs fourniront à l'autorité d'exécution tous les renseignements nécessaires à l'application de la présente loi et aux contrôles.

<sup>2</sup> Les entreprises de transport professionnel de personnes et les diffuseurs de courses adressent à l'autorité compétente la liste complète de leurs chauffeurs. Ils lui adressent chaque année la liste réactualisée de leurs chauffeurs.

<sup>3</sup> Ils conserveront pendant deux ans, au siège de l'entreprise en Suisse toutes les données utiles aux fins desdits contrôles.

<sup>4</sup> Sur demande, les documents seront présentés ou envoyés à l'autorité compétente.

<sup>5</sup> Les données sont traitées avec la confidentialité requise par les dispositions applicables en matière de protection de données.

## Chapitre IV Autorisation délivrée par la commune

### SECTION III TRANSPORT DE PERSONNES À TITRE PROFESSIONNEL

#### Art. 74a Principe

<sup>1</sup> Les communes définissent pour leur territoire les modalités de l'utilisation accrue du domaine public par les taxis.

<sup>2</sup> Est considérée comme taxi, l'activité de transport de personnes à titre professionnel ayant obtenu une autorisation cantonale qui bénéficie d'une autorisation communale permettant un usage accru du domaine public.

<sup>3</sup> Les communes autorisent l'activité de taxi sur leur territoire aux seuls chauffeurs et entreprises de transport de personnes à titre professionnel disposant d'une autorisation cantonale qui satisfont aux conditions minimales suivantes :

- a. ils offrent une complémentarité en matière de service public ;
- b. ils prennent part à un service de piquet 24/24 et 7/7 ;
- c. ils sont affiliés à un seul diffuseur de courses, le cas échéant désigné par l'autorité communale, si le règlement communal le prévoit.

<sup>4</sup> Elles peuvent limiter le nombre total d'autorisations délivrées pour leur territoire au regard des exigences d'une bonne gestion du domaine public.

<sup>5</sup> Le règlement communal détermine notamment le montant de la taxe qui peut être prélevée.

<sup>6</sup> Outre l'usage accru du domaine public, les taxis autorisés peuvent prétendre à l'utilisation de l'enseigne " taxi ". Ils peuvent également prétendre au droit de sillonner les rues à la recherche de clients et de prendre en charge ceux qui les hèlent si le règlement communal le prévoit.

#### Art. 2 Dispositions transitoires

<sup>1</sup> Le registre des autorisations prévu à l'article 62g est mis en œuvre dans un délai

## Chapitre IV Autorisation délivrée par la commune ou l'association de communes

### SECTION III TRANSPORT DE PERSONNES À TITRE PROFESSIONNEL

#### Art. 74a Principe

<sup>1</sup> Les communes ou associations de communes définissent pour leur territoire les modalités de l'utilisation accrue du domaine public par les taxis.

<sup>2</sup> Est considérée comme taxi, l'activité de transport de personnes à titre professionnel ayant obtenu une autorisation cantonale qui bénéficie d'une autorisation communale permettant un usage accru du domaine public.

<sup>3</sup> Les communes ou associations de communes autorisent l'activité de taxi sur leur territoire aux seuls chauffeurs et entreprises de transport de personnes à titre professionnel disposant d'une autorisation cantonale qui satisfont aux conditions minimales suivantes :

- a. ils offrent une complémentarité en matière de service public ;
- b. ils prennent part à un service de piquet 24/24 et 7/7 ;
- c. ils sont affiliés à un seul diffuseur de courses, le cas échéant désigné par l'autorité communale, si le règlement communal le prévoit.

<sup>4</sup> Elles peuvent limiter le nombre total d'autorisations délivrées pour leur territoire au regard des exigences d'une bonne gestion du domaine public.

<sup>5</sup> Le règlement communal ou intercommunal détermine notamment le montant de la taxe qui peut être prélevée.

<sup>6</sup> Outre l'usage accru du domaine public, les taxis autorisés peuvent prétendre à l'utilisation de l'enseigne "taxi". ~~His- Seuls les taxis~~ peuvent ~~également~~ prétendre au droit de sillonner les rues à la recherche de clients et de prendre en charge ceux qui les hèlent si le règlement communal le prévoit.

#### Art. 2 Dispositions transitoires

<sup>1</sup> Le registre des autorisations prévu à l'article 62g est mis en œuvre dans un délai

de deux ans dès l'entrée en vigueur de la présente loi.

<sup>2</sup>Les demandes d'autorisation déposées avant l'entrée en vigueur de la présente loi, et pour lesquelles aucune décision d'autorisation n'a encore été rendue, sont soumises au nouveau droit. Les demandes d'autorisation de transport de personnes à titre professionnel au sens de l'article 12a, al. 1 qui sont pendantes au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi sont soumises au nouveau droit. Les autorités communales les transmettent sans délai au département.

<sup>3</sup>Les communes adaptent leur réglementation dans un délai d'un an dès l'entrée en vigueur de la présente loi.

<sup>4</sup>Les détenteurs d'une autorisation de transport de personnes à titre professionnel délivrée en application d'une réglementation communale doivent déposer les demandes d'autorisations cantonales requises en application du nouveau droit dans un délai de 6 mois dès l'entrée en vigueur de la présente loi. Ils sont autorisés à poursuivre leur activité conformément à l'autorisation en vigueur au moment du dépôt de leur demande jusqu'à l'entrée en force de la décision cantonale rendue en application du nouveau droit.

### **Art. 3 Exécution et entrée en vigueur**

<sup>1</sup>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 17 janvier 2018.

La présidente :

*N. Gorrite*

Le chancelier :

*V. Grandjean*

de deux ans dès l'entrée en vigueur de la présente loi.

<sup>2</sup>Les demandes d'autorisation déposées avant l'entrée en vigueur de la présente loi, et pour lesquelles aucune décision d'autorisation n'a encore été rendue, sont soumises au nouveau droit. Les demandes d'autorisation de transport de personnes à titre professionnel au sens de l'article 12a, al. 1 qui sont pendantes au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi sont soumises au nouveau droit. Les autorités communales les transmettent sans délai au département.

<sup>3</sup>Les communes adaptent leur réglementation dans un délai d'un an dès l'entrée en vigueur de la présente loi.

<sup>4</sup>Les détenteurs d'une autorisation de transport de personnes à titre professionnel délivrée en application d'une réglementation communale doivent déposer les demandes d'autorisations cantonales requises en application du nouveau droit dans un délai de 6 mois dès l'entrée en vigueur de la présente loi. Ils sont autorisés à poursuivre leur activité conformément à l'autorisation en vigueur au moment du dépôt de leur demande jusqu'à l'entrée en force de la décision cantonale rendue en application du nouveau droit.

### **Art. 3 Exécution et entrée en vigueur**

<sup>1</sup>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 17 janvier 2018.

La présidente :

*N. Gorrite*

Le chancelier :

*V. Grandjean*

## ***Projet de loi modifiant la loi du 25 novembre 1974 sur la circulation routière (LVCR) du ... 2017***

### ***PROJET DU CONSEIL D'ETAT***

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD  
vu le projet de loi présenté par le Conseil d'Etat  
vu le préavis,

*décrète*

#### ***Article premier***

<sup>1</sup> La loi du 25 novembre 1974 sur la circulation routière est modifiée comme suit :

#### **Chapitre I Autorités administratives**

##### **Art. 8 Autorités communales**

<sup>1</sup> Outre les pouvoirs qui leur sont délégués en vertu de la présente loi, les communes sont compétentes pour réglementer l'usage accru du domaine public par les taxis conformément à la loi du 31 mai 2005 sur l'exercice des activités économiques.

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

##### **Art. 2 Exécution et entrée en vigueur**

<sup>1</sup> 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 A L'ISSUE DES TRAVAUX DE LA COMMISSION***

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD  
vu le projet de loi présenté par le Conseil d'Etat  
vu le préavis,

*décrète*

#### ***Article premier***

<sup>1</sup> La loi du 25 novembre 1974 sur la circulation routière est modifiée comme suit :

#### **Chapitre I Autorités administratives**

##### **Art. 8 Autorités communales**

<sup>1</sup> Outre les pouvoirs qui leur sont délégués en vertu de la présente loi, les communes sont compétentes pour réglementer l'usage accru du domaine public par les taxis conformément à la loi du 31 mai 2005 sur l'exercice des activités économiques.

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

##### **Art. 2 Exécution et entrée en vigueur**

<sup>1</sup> 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 17 janvier 2018.

La présidente :

*N. Gorrite*

Le chancelier :

*V. Grandjean*

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 17 janvier 2018.

La présidente :

*N. Gorrite*

Le chancelier :

*V. Grandjean*

**RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT**  
**à l'interpellation Jean Tschopp et consorts - Les avatars d'Uber**

**Rappel**

*Le 19.03.2018, une commission ad hoc du Grand conseil débutera ses travaux sur le projet de loi du Conseil d'Etat vaudois régissant l'activité des VTC (loi sur l'exercice des activités économiques).*

*Les événements récents survenus dans le canton de Genève ont plusieurs répercussions pour le canton de Vaud. La loi genevoise sur les VTC est entrée en vigueur le 01.07.2017 (LTVTC). Trois entités actives dans ce secteur et notamment dans le transport de luxe, Pégase Léman, Starlimoluxe.ch et Diagne Limousine emploient des chauffeurs exerçant à Genève. Ces entreprises sont partenaires d'Uber, qui encaisse des commissions sur leurs courses. Ces trois entités sont toutes enregistrées dans le canton de Vaud. Les véhicules de ces entreprises sont immatriculés avec des plaques vaudoises. Pourtant, la loi impose que les véhicules soient immatriculés à leur lieu de stationnement et non au siège de l'entreprise détentrice (art. 11 LCR). Cette pratique viole la loi.*

*Le 06.12.2017, plusieurs chauffeurs employés des sociétés partenaires d'Uber se mettaient en grève pour protester contre leurs conditions de travail : salaires de l'ordre de CHF 2500 nets pour un 100 %, voire pour plus de 45h/semaine, non-couverture auprès des assurances sociales, permis de travail obtenus sur la base d'indications fausses. Le 01.02.2018, une procédure de médiation entre Uber, son partenaire Pégase Léman et les chauffeurs, assistés d'Unia Genève, sous l'égide du Département genevois de la sécurité et de l'économie (DSE), échouait. Le jour même une seconde procédure de médiation impliquant un autre partenaire d'Uber, Starlimoluxe.ch, se clôturait faute d'accord. Un troisième entité, Diagne Limousine, employant des chauffeurs frontaliers pour transporter la clientèle d'Uber, est également en conflit avec ses employés. Des procédures prud'hommales sont prévues par les chauffeurs contre leurs employeurs dans le canton de Genève. Des démêlés pénaux sont aussi attendus.*

*En dépit de la décision de la SUVA qualifiant Uber d'employeur, la société californienne conteste son statut d'employeur. Un recours est pendant contre cette décision. Le montage d'Uber à Genève et ses conséquences pour le canton de Vaud jettent un nouvel éclairage sur le statut d'Uber. Le contrat de partenariat entre Uber d'une part, et Pégase Léman, Starlimoluxe.ch et Diagne Limousine, d'autre part, met en relation les chauffeurs avec la clientèle de la plateforme Uber. Il semble que l'essentiel de l'activité de ces entreprises partenaires dépende de leur mise en relation avec la clientèle d'Uber. Pégase Léman, Starlimoluxe.ch et Diagne Limousine apparaissent comme un paravent pour Uber qui facture des commissions sur leurs courses. Cette triangulation présente plusieurs similitudes avec une location de services, dans laquelle Uber agirait comme bailleresse pour le transport de luxe et Pégase Léman, Starlimoluxe.ch et Diagne Limousine comme locataires de services. Cette qualification assujettirait Uber à la CCT sur la location de services pour assurer des salaires minimaux aux*

chauffeurs. Pour l'Etat de Vaud, cette situation permettrait une meilleure traçabilité et une récupération de revenus soustraits aux impôts et aux assurances sociales. Cette action s'inscrit également dans l'objectif de combat contre la sous-enchère salariale figurant en bonne place dans le Programme de législation du Conseil d'Etat 2017-2022 (mesure 2.4).

Attachés au combat contre la sous-enchère et la concurrence déloyale, les députés soussignés adressent les questions suivantes au Conseil d'Etat qu'il remercie d'avance pour ses réponses :

1. *Uber est-elle bailleresse des services des sociétés et entreprises Diagne Limousine, Starlimoluxe.ch sàrl et SNC Pégase Léman ?*

a. *Si oui, Uber et ses partenaires sont-ils liés à la Convention collective de travail sur la location de services et aux salaires minimaux applicables ? Dans ce cas, Uber est-elle soumise à une autorisation cantonale ou fédérale de location de services pour le transport de luxe ?*

b. *Sinon, comment qualifier la nature du partenariat entre Uber et ses partenaires précités ?*

2. *L'immatriculation des véhicules des sociétés et entreprises Diagne Limousine, Starlimoluxe.ch sàrl et SNC Pégase Léman dans le canton de Vaud respecte-t-elle la loi sur la circulation routière ? Sinon, les permis de circulation seront-ils retirés ?*

3. *Quelles actions sont prévues pour faire cesser la pratique des sociétés et entreprises précitées, dont les salaires appliqués sont inférieurs à ceux vraisemblablement signalés au Service de la population pour l'obtention des permis de travail ?*

4. *Comment le Conseil d'Etat entend-il agir pour mettre un terme aux montants soustraits des impôts et des assurances sociales du fait de la sous-enchère exercée par Uber et ses partenaires ?*

### **Réponse du Conseil d'Etat**

En préambule, le Conseil d'Etat rappelle son attachement à trouver des solutions adaptées à l'apparition de plateformes visant à offrir de nouveaux services, notamment concernant le transport de personnes. C'est dans cette perspective que le projet de modification de la Loi sur l'exercice des activités économiques (LEAE) a été développé. Ce projet prévoit de soumettre à une autorisation cantonale l'activité de transport de personnes à titre professionnel. Cette notion inclut toute personne morale ou physique qui offre des courses professionnelles dans le but de réaliser un profit économique régulier au moyen de véhicules de transport avec chauffeur (taxis ou autres).

Concernant plus particulièrement les plateformes mettant en lien un chauffeur et un client, la question centrale du statut juridique au regard du droit des assurances sociales sera sans nul doute clarifié par l'arrêt à venir du Tribunal des assurances sociales du canton de Zurich saisi d'un recours contre la décision prise par la SUVA de considérer les chauffeurs comme des salariés. En cas de rejet, UBER disposera encore d'une possibilité de recourir au Tribunal fédéral. A l'issue des procédures judiciaires, la jurisprudence ainsi établie devrait permettre de dégager les principaux critères permettant d'analyser au cas par cas le statut des personnes actives dans le cadre de plateformes numériques.

Enfin, dans le cas des trois entreprises mentionnées dans l'interpellation, le Conseil d'Etat relève que l'essentiel de l'activité des sociétés en question se concentre aux abords de l'aéroport international de Genève. Dès lors, si une intervention cantonale paraît nécessaire au regard de la domiciliation des entreprises en question dans le canton de Vaud, il sied de rappeler que le cœur économique de ces activités et des problématiques qu'elles engendrent se situe dans le canton de Genève.

**Question 1 : "Uber est-elle bailleresse des services des sociétés et entreprises Diagne Limousine, Starlimoluxe.ch Sàrl et SNC Pégase Léman ?**

a. **Si oui, Uber et ses partenaires sont-ils liés à la CCT sur la location de services et aux salaires minimaux applicables ? Dans ce cas, Uber est-elle soumise à une autorisation cantonale ou fédérale de location de services pour le transport de luxe ?**

***b. Sinon, comment qualifier la nature du partenariat entre Uber et ses partenaires précités ?***

Le Secrétariat d'Etat à l'Economie (SECO) a récemment émis un avis de droit tendant à considérer que l'entreprise SNC Pégase Léman louait les services de ses travailleurs à UBER. Partant, le SECO a demandé aux autorités cantonales vaudoises de veiller à l'assujettissement de la société SNC Pégase Léman – et non d'UBER – à la loi sur le service de l'emploi et la location de services (LSE). En d'autres termes, l'activité de cette société devrait être soumise à une autorisation de pratiquer la location de services conformément aux dispositions de la LSE. Parallèlement, le SECO a demandé aux autorités vaudoises d'analyser la situation prévalant pour les deux autres sociétés mentionnées dans l'interpellation, soit la société Diagne Limousine et la société Starlimoluxe. Dans l'hypothèse où l'activité de ces dernières répondrait aux mêmes modes de fonctionnement que ceux de la société SNC Pégase Léman, le SECO demande de veiller également à leur assujettissement à la LSE.

Cette analyse du SECO a cependant fait l'objet de contestations de la part d'UBER qui a sollicité un délai à la fin du mois d'avril pour déposer un mémoire exposant son analyse juridique des rapports entre UBER et les entreprises précitées. Le délai sollicité par UBER a été octroyé par le SECO qui a dès lors demandé au canton de Vaud de suspendre ses interventions dans l'intervalle. UBER a déposé son analyse dans le délai imparti.

En date du 30 mai, le SECO a pris position sur les différents points soulevés par UBER et a confirmé sa première analyse. Le Service de l'emploi a donc repris les échanges déjà initiés avec les sociétés en questions en vue d'un éventuel assujettissement. Il a en outre écrit à UBER afin que lui soit communiqué le nom des différentes sociétés qui auraient une collaboration du même ordre que celle concernée par l'avis de droit du SECO.

En raison de cette analyse, il est également envisageable que les organes en charge de l'exécution de la convention collective de travail (CCT) portant sur la location de services considèrent que l'activité des sociétés collaborant avec UBER est soumise à dite convention et que les salaires minimaux de cette dernière sont applicables.

***Question 2 : "L'immatriculation des véhicules des sociétés et entreprises Diagne Limousine, Starlimoluxe.ch Sàrl et SNC Pégase Léman dans le canton de Vaud respecte-elle la loi sur la circulation routière ? Sinon, les permis de circulation seront-ils retirés ?"***

Les immatriculations de véhicules enregistrées par le Service des automobiles et de la navigation du canton de Vaud (SAN) respectent les exigences fixées par la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR) et l'ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière (OAC) et sont établies en fonction des documents et informations fournis par les détenteurs, notamment un extrait du registre du commerce pour l'immatriculation d'un véhicule au nom d'une société.

En ce qui concerne les sociétés concernées, le Conseil d'Etat peut confirmer que les immatriculations effectuées par le SAN répondent aux dispositions légales et aux procédures en vigueur.

***Question 3 : "Quelles actions sont prévues pour faire cesser la pratique des sociétés et entreprises précitées, dont les salaires appliqués sont inférieurs à ceux vraisemblablement signalés au Service de la population pour l'obtention des permis de travail ?"***

La lutte contre la sous-enchère salariale fait l'objet d'un suivi très attentif du Conseil d'Etat qui, comme le relève l'interpellant, l'a placé dans les objectifs du Programme de législature. Les moyens de lutter contre la sous-enchère salariale sont ceux qui ont été définis dans le cadre des mesures d'accompagnement à la libre circulation des personnes. Dans le canton de Vaud, cette action contre la sous-enchère se concrétise dans le travail effectué par la commission tripartite chargée de la mise en œuvre des mesures d'accompagnement à la libre circulation des personnes. Composée de représentants des partenaires sociaux (association syndicales et patronales) et de l'administration, elle analyse le

marché du travail, notamment en sollicitant des contrôles qui sont concrètement menés par le Service de l'emploi. Grâce à ces contrôles, la commission tripartite détecte les cas de sous-enchère. Lorsqu'un tel constat est fait ou qu'une situation nécessite son intervention, la commission cherche à trouver un accord avec l'employeur concerné en vue d'une adaptation de ses pratiques salariales. Si aucun accord n'est trouvé et que la sous-enchère est considérée comme abusive et répétée dans une branche ou un secteur d'activité, la commission tripartite peut, en dernier ressort, proposer au Conseil d'Etat l'adoption de normes salariales obligatoires pour une durée limitée, soit en introduisant un contrat-type de travail (CTT) contraignant, soit en étendant l'application d'une éventuelle convention collective de travail (CCT) préexistante. Chaque année, plus de 1200 contrôles sont menés sous l'égide de la commission tripartite dans les branches dépourvues de salaire obligatoire figurant dans une CCT.

Dans le cas des entreprises mentionnées par l'interpellant, des contrôles ont été menés et sont toujours en cours sur des aspects liés tant à la sous-enchère salariale qu'à des questions de lutte contre le travail au noir.

***Question 4 : "Comment le Conseil d'Etat entend-il agir pour mettre un terme aux montants soustraits des impôts et des assurances sociales du fait de la sous-enchère exercée par Uber et ses partenaires ?"***

Dans un premier temps, il y a lieu de rappeler qu'on ne peut parler de montant dû aux assurances sociales ou à l'impôt à la source que lorsque des salaires ont été versés. Or, en l'espèce, et quand bien même des salaires très bas seraient observés, c'est sur les montants correspondant à ces salaires que les calculs de cotisations ou d'impôt doivent être vérifiés. On ne peut juridiquement considérer que des montants ont été soustraits que si les cotisations ou contributions à l'impôt à la source n'ont pas été versées alors que le salaire a bel et bien été payé.

Le Conseil d'Etat entend donc, notamment concernant l'impôt à la source, vérifier que les montants dus au regard des salaires versés ont bel et bien été prélevés et reversés à l'administration cantonale des impôts. Il s'agit, dans ce contexte, de la mission générale de l'administration fiscale et de sa gestion.

Parallèlement, le Conseil d'Etat étudiera avec soin toute proposition de la commission tripartite visant à l'adoption de normes salariales obligatoires suite à un constat de sous-enchère abusive et répétée. A ce stade, les contrôles étant toujours en cours et ne concernant que trois sociétés, il est cependant prématuré d'envisager cette éventualité.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 27 juin 2018.

La présidente :

*N. Gorrite*

Le chancelier :

*V. Grandjean*

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation José Durussel - JOJ 2020 ; combien de sites seront-ils encore menacés ?

### **Rappel**

*Après la défection pour le curling à Morges, et également les doutes importants de maintien du ski nordique à la Vallée de Joux, les inquiétudes demeurent concernant les sites prévus pour les Jeux Olympiques de la Jeunesse (JOJ). Des craintes légitimes pour le Jura vaudois qui pourrait se retrouver sans aucune discipline organisée dans la région. Ce constat est très surprenant, voire inquiétant, sachant que les JOJ débiteront dans moins de deux ans.*

*Dans ce contexte, je pose les questions suivantes au Conseil d'Etat :*

- 1. Les différents sites retenus sont-ils aujourd'hui définitifs ?*
- 2. Au vu des refus ou oppositions de ces derniers jours, le Conseil d'Etat a-t-il d'autres alternatives afin d'éventuellement déplacer les sites ?*
- 3. Le Conseil d'Etat avait-il anticipé les oppositions émises par les différentes organisations de la nature sur le site de la Vallée de Joux, ceci trente mois après l'acceptation de la candidature lausannoise par le Comité International Olympique (CIO) ?*
- 4. Quel impact financier les modifications ou changements de sites pour les différentes compétitions auront-ils pour le canton ?*

### **Réponse du Conseil d'Etat**

#### **1) Les différents sites retenus sont-ils aujourd'hui définitifs ?**

Oui, les huit sites hôtes sont aujourd'hui désignés et sont entrés dans une phase opérationnelle. L'intégralité du projet Lausanne 2020 se déroule dans les temps, se trouvant même en avance sur le planning général des Jeux.

Lausanne (hockey sur glace, patinage artistique, short-track, village olympique, place des médailles)

La construction de la nouvelle patinoire de Malley et du Vortex est en avance sur le planning.

Les Tuffes/Station des Rousses (biathlon, combiné nordique, saut à skis)

Le site a déjà accueilli les premières épreuves tests.

Vallée de Joux (ski de fond)

Il convient de bien distinguer les deux procédures en cours à la Vallée de Joux, qui ont été liées dans certains propos, laissant ainsi penser que l'opposition émise par des organismes de protection de la nature pourrait empêcher la tenue des Jeux. Or, il n'en est rien.

En effet, ces associations de protection de la nature s'opposent à un plan partiel d'affectation (PPA), adopté par la commune du Chenit en avril 2018, en vue de la création d'un futur centre d'entraînement

de ski nordique. Cette procédure est conduite pour elle-même, indépendamment de l'organisation des Jeux olympiques de la Jeunesse 2020 (ci-après JOJ). Les installations nécessaires à la tenue des JOJ, dont la condition est qu'elles soient de nature strictement temporaire\*, seront formellement autorisées par le biais de la procédure POCAMA, autorisation qui devrait être prochainement délivrée. Celle-ci attestera du caractère provisoire des aménagements faits pour les JOJ, et tiendra compte des exigences précisées par les organismes de protection de la nature. Pour l'heure, l'ensemble des services de l'Etat concernés ont donné leur accord de principe à la réalisation des premiers travaux de préparation du terrain. Les organisations de protection de la nature et du patrimoine ont été régulièrement informées au fil de l'avancement du projet (et cela encore récemment) et ont donc eu l'occasion de faire connaître leurs exigences, qui ont été prise en compte.

*\* La notion "d'installation strictement temporaires" vise en particulier les mouvements de terrains, les arbres et bosquets coupés ou déplacés ainsi que les installations en dur qui seront aménagées pour les compétitions. Les interventions sur le terrain doivent être réalisées d'ici le mois de mars 2019 pour des compétitions d'essai. Le tout sera remis en état à l'issue des JOJ (étant entendu dans les mois qui suivront).*

#### Leysin (ski acrobatique, snowboard, freestyle)

La mise à l'enquête pour les infrastructures à construire et la modification du PPA est terminée et n'a suscité aucune opposition. Les travaux sont en cours et le planning pourra donc être respecté.

#### Villars (ski-cross, snowboard-cross, ski-alpinisme)

Le site a déjà accueilli les premières épreuves tests.

#### Les Diablerets (ski alpin)

La dernière opposition au réaménagement du secteur Meilleret a été levée en avril 2018. Les travaux sont en cours et le planning pourra être respecté.

#### Champéry (curling)

Le site a déjà accueilli les premières épreuves tests.

#### Saint-Moritz (bobsleigh, skeleton, patinage de vitesse, luge)

Le site a déjà accueilli les premières épreuves tests.

### **2) Au vu des refus ou oppositions de ces derniers jours, le Conseil d'Etat a-t-il d'autres alternatives afin d'éventuellement déplacer les sites ?**

La réponse du Conseil d'Etat à la question 1, ci-avant, démontre que des solutions ont été rapidement trouvées de manière à assurer la tenue des Jeux.

### **3) Le Conseil d'Etat avait-il anticipé les oppositions émises par les différentes organisations de la nature sur le site de la Vallée de Joux, ceci trente mois après l'acceptation de la candidature lausannoise par le Comité International Olympique (CIO) ?**

Oui. C'est la raison pour laquelle les recommandations émises tant par les services concernés du DTE que par le DEIS à l'attention des autorités de la commune du Chenit visaient à traiter de manière distincte les deux projets (centre d'entraînement et JOJ), afin que les difficultés environnementales rencontrées par la réalisation du centre d'entraînement ne compromettent pas l'organisation des épreuves de ski nordique prévues dans le cadre des JOJ. La commune s'est ralliée à cette solution.

### **4) Quel impact financier les modifications ou changements de sites pour les différentes compétitions auront-ils pour le canton ?**

Lausanne 2020 est passé d'un budget de candidature de CHF 36'000'000.- à un budget affiné s'élevant actuellement à CHF 39'800'000.-, dont CHF 4'000'000.- de réserve. Ainsi, hors réserve, le montant des

charges brutes s'élève actuellement à CHF 35'800'000.-, en ligne avec la limite de dépense autorisée par le Grand Conseil dans l'EMPD n°158 accordant au Conseil d'Etat un crédit de CHF 8'000'000.- et une garantie de déficit pour subventionner l'organisation de cette manifestation dans le canton de Vaud.

L'impact financier du déplacement du site de Morges vers celui de Champéry est intégré à ce montant, qui correspond aux charges objectivement nécessaires pour réaliser le projet de candidature.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 22 août 2018.

La présidente :

*N. Gorrite*

Le chancelier :

*V. Grandjean*

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Nicolas Rochat Fernandez et consorts - JOJ de la jeunesse 2020 : Champion(s)  
de l'organisation ?

### **Rappel**

*De récents articles dans la presse quotidienne ont fait état d'une gestion problématique de la part de la Direction de l'organisation pour les prochains Jeux olympiques de la jeunesse (JOJ 2020) — manifestation qui se déroulera du 9 au 22 janvier 2020, soit dans un peu moins de deux ans.*

*En effet, l'article publié dans le quotidien romand Le Temps — édition du 20 mars 2018 — met en exergue un pilotage flottant dans la préparation sur les différents sites des compétitions, un manque de communication ainsi que d'une forte pression mise sur les employé-e-s membres de l'équipe de l'organisation, entres autres.*

*Au vu des investissements consentis par l'Etat de Vaud pour l'organisation des JOJ 2020 mais aussi compte tenu de l'importance de cette manifestation très attendue par les Vaudois-e-s, nous avons l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :*

- 1. Le Conseil d'Etat est-il au courant des importantes carences organisationnelles mises en exergue par l'article de presse précité ?*
- 2. Quelle supervision le Conseil d'Etat exerce-t-il sur le comité d'organisation Lausanne 2020 ainsi que sur le suivi du projet ?*
- 3. Quelles mesures le Conseil d'Etat entend-il prendre afin de remédier aux carences organisationnelles, soit notamment en ce qui concerne les retards et incertitudes concernant les sites de compétitions, le manque de communication entre le Comité d'organisation et les sites de compétitions ?*
- 4. Quelles mesures le Conseil d'Etat entend-il prendre par rapport à la gestion du personnel — heures supplémentaires, démissions, turn over — et ce, en lien avec le respect de la législation sur le travail ?*
- 5. Le Conseil d'Etat peut-il garantir que le budget prévu est tenu et qu'il n'y aura pas de dépassement du montant alloué au final ?*

*Souhaite développer.*

*(Signé) Nicolas Rochat Fernandes  
et 33 cosignataires*

### **Réponse du Conseil d'Etat**

**1) Le Conseil d'Etat est-il au courant des importantes carences organisationnelles mises en exergue par l'article de presse précité ?**

Le Conseil d'Etat a pris connaissance des griefs formulés dans l'article de presse mentionné par

l'auteur de la présente interpellation. N'ayant pas l'intention de réagir à des propos anonymes, le gouvernement souhaite néanmoins apporter des éléments de précision quant aux différents aspects évoqués par la presse, afin de rétablir la vérité des faits.

#### Conduite des sites sportifs

La structure de l'organisation de Lausanne 2020 est claire, chaque site ayant nommé un responsable, agissant comme point de contact pour l'ensemble des acteurs impliqués.

Le cahier des charges sportif est précisément dicté par les fédérations internationales et/ou la fédération suisse responsable(s) des sports concernés.

Quant au cahier des charges extra-sportif, celui-ci est du ressort des sites, qui se voient déléguer la responsabilité de mettre sur pieds les activités qu'ils souhaitent (animations, fêtes, programmes éducatifs et culturels, ...), sous la supervision des coordinateurs de Lausanne 2020.

#### Conduite de l'équipe de Lausanne 2020

Le gouvernement vaudois réaffirme la confiance accordée au Directeur général de Lausanne 2020, dont les capacités organisationnelles et les qualités humaines ne sauraient être mises en doute.

Il convient de rappeler la complexité inhérente à l'élaboration et la mise en œuvre d'un projet d'une envergure telle que celle des Jeux Olympiques de la Jeunesse. L'intensité du rythme de travail, la diversité des acteurs impliqués, la multitude de dossiers à suivre simultanément et l'esprit "startup" sont autant de facteurs qui permettent d'entrevoir le poids des responsabilités de l'équipe de Lausanne 2020. De surcroît, le Conseil d'Etat rappelle que Lausanne 2020 –adhérant en ce sens pleinement au concept même des Jeux Olympiques de la Jeunesse– a misé sur les jeunes dès le début du projet, afin de permettre l'emploi et la formation des talents de demain.

Dès lors, il paraît inévitable que la pression engendrée sur les collaborateurs puisse ne pas convenir à tout un chacun, d'où le départ de certains d'entre eux.

Au terme de la première phase de mise en place de l'équipe d'organisation, le personnel comprenait 11 équivalents plein-temps et 6 temps-partiel. Durant cette période, la direction s'est séparée de 4 collaborateurs (2 licenciements, 1 personne à l'essai non-conservées, et 1 stage non reconduit). Depuis lors, des ajustements ont été faits, Lausanne 2020 ayant pris soin d'engager du personnel plus expérimenté pour la direction des départements qui doivent maintenant entrer dans une phase opérationnelle. Cet équilibre permet de conserver des conditions-cadres de travail adéquates, en répartissant les responsabilités les plus lourdes sans délaisser les aspects de formation de la jeunesse. L'équipe grandit, un poste RH a été créé et l'équipe est stable.

#### **2) Quelle supervision le Conseil d'Etat exerce-t-il sur le comité d'organisation Lausanne 2020 ainsi que sur le suivi du projet ?**

Le Conseil d'Etat renvoie à sa réponse à l'interpellation Vassilis Venizelos – *Pour que les JOJ ne gogent pas dans la papette* (16\_INT\_549), traitée par le Grand Conseil lors de sa séance du 5 juin 2018.

Il y a présenté de manière complète la structure de l'organisation de Lausanne 2020, son mode de gouvernance, la coordination entre les différents acteurs et son implication directe dans l'ensemble des processus décisionnels et de supervision.

#### **3) Quelles mesures le Conseil d'Etat entend-il prendre afin de remédier aux carences organisationnelles, soit notamment en ce qui concerne les retards et incertitudes concernant les sites de compétitions, le manque de communication entre le Comité d'organisation et les sites de compétitions ?**

Les mesures de suivi et de coordination par le Conseil d'Etat, présentées ci-avant et dans la réponse à

l'interpellation Vassilis Venizelos –*Pour que les JOJ ne gogent pas dans la papette* (16\_INT\_549) permettent d'ores et déjà de s'assurer du parfait déroulement de l'organisation des Jeux Olympiques de la Jeunesse 2020.

Les huit sites hôtes sont aujourd'hui désignés et sont entrés dans une phase opérationnelle. L'intégralité du projet Lausanne 2020 se déroule dans les temps, se trouvant même en avance sur le planning général des Jeux.

#### Lausanne (hockey sur glace, patinage artistique, short-track, village olympique, place des médailles)

La construction de la nouvelle patinoire de Malley et du Vortex est en avance sur le planning.

#### Les Tuffes/Station des Rousses (biathlon, combiné nordique, saut à skis)

Le site a déjà accueilli les premières épreuves tests.

#### Vallée de Joux (ski de fond)

Il convient de bien distinguer les deux procédures en cours à la Vallée de Joux, qui ont été liées dans certains propos, laissant ainsi penser que l'opposition émise par des organisations de protection de la nature pourrait y empêcher la tenue des Jeux. Or, il n'en est rien.

En effet, ces associations de protection de la nature s'opposent à un plan partiel d'affectation (PPA), adopté par la commune du Chenit en avril 2018, en vue de la création d'un futur centre d'entraînement de ski nordique. Cette procédure est conduite pour elle-même, indépendamment de l'organisation des Jeux olympiques de la Jeunesse 2020 (ci-après JOJ). Les installations nécessaires à la tenue des JOJ, dont la condition est qu'elles soient de nature strictement temporaire\*, seront formellement autorisées par le biais de la procédure POCAMA, autorisation qui devrait être prochainement délivrée. Celle-ci attestera du caractère provisoire des aménagements faits pour les JOJ, et tiendra compte des exigences précisées par les organismes de protection de la nature. Pour l'heure, l'ensemble des services de l'Etat concernés ont donné leur accord de principe à la réalisation des premiers travaux de préparation du terrain. Les organisations de protection de la nature et du patrimoine ont été régulièrement informées au fil de l'avancement du projet (et cela encore récemment) et ont donc eu l'occasion de faire connaître leurs exigences, qui ont été prise en compte.

*\* La notion "d'installation strictement temporaires" vise en particulier les mouvements de terrains, les arbres et bosquets coupés ou déplacés ainsi que les installations en dur qui seront aménagées pour les compétitions. Les interventions sur le terrain doivent être réalisées d'ici le mois de mars 2019 pour des compétitions d'essai. Le tout sera remis en état à l'issue des JOJ (étant entendu dans les mois qui suivront).*

#### Leysin (ski acrobatique, snowboard, freestyle)

La mise à l'enquête pour les infrastructures à construire et la modification du PPA est terminée et n'a suscité aucune opposition. Les travaux sont en cours et le planning pourra donc être respecté.

#### Villars (ski-cross, snowboard-cross, ski-alpinisme)

Le site a déjà accueilli les premières épreuves tests.

#### Les Diablerets (ski alpin)

La dernière opposition au réaménagement du secteur Meilleret a été levée en avril 2018. Le planning pourra donc être respecté.

#### Champéry (curling)

Le site a déjà accueilli les premières épreuves tests.

#### Saint-Moritz (bobsleigh, skeleton, patinage de vitesse, luge)

Le site a déjà accueilli les premières épreuves tests.

**4) Quelles mesures le Conseil d'Etat entend-il prendre par rapport à la gestion du personnel — heures supplémentaires, démissions, turn over — et ce, en lien avec le respect de la législation sur le travail ?**

Le Conseil d'Etat renvoie à sa réponse à la question 1 et considère ne pas devoir prendre davantage de mesures que celles déjà mises en place par Lausanne 2020 en termes de renforcement de son équipe par des collaborateurs plus expérimentés.

Au surplus, le gouvernement vaudois note que la Direction de Lausanne 2020 n'a reçu aucune demande d'heures supplémentaires, contrairement à ce qu'indiquait l'information relayée par la presse.

**5) Le Conseil d'Etat peut-il garantir que le budget prévu est tenu et qu'il n'y aura pas de dépassement du montant alloué au final ?**

L'EMPD n°158 accordant au Conseil d'Etat, pour autant que la candidature de Lausanne aux Jeux olympiques d'hiver de la jeunesse (JOJ) 2020 soit acceptée, un crédit de CHF 8'000'000.- et une garantie de déficit pour subventionner l'organisation de cette manifestation dans le canton de Vaud, tel qu'adopté par le Grand Conseil, prévoyait un total de dépenses de CHF 36'000'000.-, auquel contribuaient, chacun pour une part égale de CHF 8'000'000.-, la Ville de Lausanne, le Canton de Vaud et la Confédération. Le reste du financement était assuré par le sponsoring et les contributions diverses (Comité international olympique et communes hôtes, notamment).

Lausanne 2020 est passé d'un budget de candidature de CHF 36'000'000.- à un budget affiné s'élevant actuellement à CHF 39'800'000.-, dont CHF 4'000'000.- de réserve. Ce dernier correspond aux charges objectivement nécessaires pour réaliser le projet de candidature, en tenant compte notamment du déplacement du site de Morges vers celui de Champéry.

Ainsi, hors réserve, le montant des charges brutes s'élève actuellement à CHF 35'800'000.-, en ligne avec la limite de dépense autorisée par le Grand Conseil dans l'EMPD n°158.

En outre, le Conseil d'Etat rappelle que l'EMPD n°158 prévoit la clause suivante pour la garantie de déficit accordée par le Grand Conseil : "*Si, après vérification, les comptes des JOJ 2020 se soldent par un déficit, l'Etat de Vaud s'engage à financer ce déficit de manière paritaire avec la Ville de Lausanne déduction faite de l'éventuelle participation de la confédération. Dans l'hypothèse où le bouclage final des comptes de la manifestation aboutit à un déficit supérieur à CHF 1 million, la garantie de déficit fera l'objet d'un projet de décret spécifique qui détaillera le montant et la compensation y relative*".

Outre son suivi régulier de l'état financier du projet, le Conseil d'Etat fournit à la Direction générale de Lausanne 2020 un appui stratégique en matière financière.

Le Contrôle des finances de la Ville de Lausanne agit également en qualité d'organe de révision désigné par l'Assemblée générale des Jeux.

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

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

**à l'interpellation Albert Chapalay et consorts – Pourquoi la commune de Château-d'Oex ne peut-elle obtenir l'appui des autorités cantonales pour maintenir un site (Les Monts-Chevreuil) pour pratiquer le ski alpin et le ski de randonnée ?**

### **Rappel**

*Dans le cadre des multiples études du dossier "Alpes 2020 " le rapport Furger a mis en exergue le fait qu'il fallait, pour Château d'Oex, se concentrer sur le site des Monts-Chevreuil. La décision du récent retrait du soutien financier municipal pour un projet sur le site de la Brayé confirme le contenu du rapport.*

*Il n'est pas inutile de rappeler que le site des Monts-Chevreuil a été équipé d'une seule section de ski-lift inaugurée en 1945. Le capital social de 250'000 francs avait été entièrement souscrit en 1944, puis complété en 1977, soit au total 500'000 francs sans le soutien des pouvoirs publics.*

*En 1970, les installations ont été rénovées et un Plan partiel d'affectation (PPA) des pistes de ski a été approuvé en février 1971 par le Conseil d'Etat. Depuis, le PPA a été modifié et approuvé le 18 décembre 1987. Il est toujours en vigueur.*

*De plus, il faut préciser clairement que le PPA cantonal 292 A qui délimite le site marécageux du col des Mosses – La Lécherette n'est en aucune manière affecté par les mesures proposées pour une révision des installations.*

*Il est à noter encore que le non aboutissement sur le plan cantonal du projet de télésiège des Monts-Chevreuil a conduit le Groupement pour la réhabilitation des Monts-Chevreuil à proposer, depuis plusieurs mois déjà, de réviser l'ensemble des installations existantes pour obtenir les autorisations d'exploiter. Le montant global maximum devisé par les professionnels s'élève à 1'413'348 francs. Des économies sont possibles lors de la mise en œuvre des travaux.*

*Dans le futur, un enneigement mécanique sera certainement nécessaire pour les parcelles inférieures et moyennes (altitude d'environ 1'450 m) pour pratiquer le ski. Toutefois, les situations hivernales fort diverses ont largement démontré que le secteur supérieur, composé de prairies, avait, chaque année, une couverture neigeuse suffisante, sans enneigement mécanique.*

*Enfin il faut relever que la commune de Château d'Oex héberge trois écoles à la montagne (Bussigny, Vevey et Lausanne) et que le maintien d'apprentissage du ski et de son enseignement mérite une réflexion importante.*

*Dès lors, afin que les citoyennes et citoyens du Pays d'Enhaut puissent se prononcer en toute connaissance de cause sur le maintien du ski alpin à Château d'Oex, les questions suivantes sont posées au Conseil d'Etat :*

- 1. A-t-il un plan pour le maintien du ski alpin à Château-d'Oex ?*
- 2. Si oui, autorise-t-il le parc ludique et d'enneigement d'un coût total de CHF 3'240'00.- qui a été proposé par lui, soit aussi utilisé pour les révisions nécessaires des installations et partiellement l'enneigement ?*

### **Réponse du Conseil d'Etat**

#### **2.1 Introduction et rappel du contexte :**

En date du 22 août 2017, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat l'interpellation Albert Chapalay et consorts – Pourquoi la commune de Château-d'Oex ne peut-elle obtenir l'appui des autorités cantonales pour maintenir un site (Les Monts-Chevreuil) pour pratiquer le ski alpin et le ski de randonnée ? (17\_INT\_724).

Pour replacer cette interpellation dans son contexte, le Gouvernement entend tout d'abord rappeler que le Grand Conseil a

pris acte, le 21 juin 2016, du rapport du Conseil d'Etat sur la politique de soutien économique du Canton de Vaud aux Alpes vaudoises pour les années 2016-2023. Ce document entérine la stratégie de diversification touristique préconisée par le Gouvernement, tout en précisant qu'en matière de remontées mécaniques et d'enneigement artificiel, le Conseil d'Etat a souhaité fixer des priorités dans le choix des investissements à réaliser, notamment en tenant compte des impératifs des Jeux Olympiques de la jeunesse de 2020 (JOJ2020), cela dans le respect des principes des trois piliers (économique, social, environnemental) du développement durable et de la politique financière de l'Etat.

Au titre des éléments objectifs permettant de déterminer ces priorités, le Conseil d'Etat a fixé des critères stricts pour rendre éligibles (ou non) les mesures du programme Alpes vaudoises 2020 à un soutien financier public, qu'il s'agisse de son volet " mobilité ", " diversification " (tourisme 4-saisons), " hébergement ", " mesures d'accompagnement environnementales " ou encore " remontées mécaniques et enneigement ", volet qui nous intéresse ici directement.

Pour mémoire, ces critères objectifs sont les suivants :

La faisabilité financière : présentation du plan de financement des mesures et démonstration de la capacité financière à assumer les investissements prévus, notamment au niveau des fonds propres à hauteur de 28 % exigés par le CE (100 % - 72 % d'aides publiques au maximum).

La faisabilité économique : adéquation offre/demande et démonstration de la pérennité des sociétés à l'exploitation.

La faisabilité territoriale : planification en vigueur ou imminente (oppositions des ONG environnementales retirées, levées ou en passe de l'être).

La faisabilité environnementale : mesures de compensation listées/chiffrées et imminence dans la réalisation du projet (oppositions des ONG environnementales retirées, levées ou en passe de l'être).

L'application de ces 4 critères au projet de réhabilitation des Monts-Chevreuils a conduit le Conseil d'Etat à ne pas retenir ce projet dans la liste de ceux accompagnant sa stratégie Alpes vaudoises 2020.

Tout en relevant que cette liste est certes sujette à évolution et qu'elle n'exclut ainsi pas, par principe, le repêchage de tels ou tels projets identifiés, mais non retenus à ce jour, force est de constater que la décision prise en date du 13 avril 2017 par la Municipalité de Château-d'Oex de ne plus soutenir financièrement Télé-Château-d'Oex SA joue également un rôle déterminant dans l'appréciation portée par le Conseil d'Etat sur la pratique du grand ski et son avenir à Château-d'Oex. Cette décision, prise souverainement par l'autorité locale, s'est notamment fondée sur les résultats du " Rapport du groupe de travail politique intercommunal – Remontées mécaniques du Pays-d'Enhaut " qui postule, au vu des enjeux sociétaux (évolution de la pratique du ski), climatiques et financiers entourant la problématique du ski, de ne réhabiliter ni les remontées mécaniques des Monts-Chevreuils, ni celles de La Braye.

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'Etat répond comme suit aux deux questions précises qui lui sont posées :

## 2.2 Réponses aux questions de l'interpellant :

### ***Le Conseil d'Etat a-t-il un plan pour le maintien du ski alpin à Château-d'Oex ?***

Au-delà de la connexion aux domaines de Gstaad par la Videmanette – mise au bénéfice d'un assainissement de CHF 7,8 millions dans le cadre de la démarche Alpes vaudoises 2020 – ou à celui de l'Axe 2 (Leysin-Les Mosses) par la Lécherette, le Conseil d'Etat n'a pas de " plan spécifique " qui postulerait par principe la réhabilitation du domaine des Monts-Chevreuils pour un maintien du ski alpin sur le territoire de la seule Commune de Château-d'Oex. Comme précédemment mentionné, l'application des critères de sélection retenus par le Conseil d'Etat pour prioriser les investissements dans les remontées mécaniques, puis fixer la liste des projets éligibles a débouché sur le fait que le projet des Monts Chevreuils n'y figure pas. La récente décision de la Municipalité de Château-d'Oex d'exclure non seulement la réhabilitation de l'infrastructure des Monts-Chevreuils, mais également de celle de La Braye (renoncement au projet " Edelweiss Paradise " par accès câblé) constitue un critère supplémentaire dans l'appréciation que le Conseil d'Etat porte sur les modalités permettant le maintien de la pratique " grand ski " au Pays-d'Enhaut.

### ***Si oui, autorise-t-il le parc ludique et d'enneigement d'un coût total de CHF 3'240'00.- qui a été proposé par lui, soit aussi utilisé pour les révisions nécessaires des installations et partiellement l'enneigement ?***

Le sort des Monts-Chevreuils et de La Braye semblant avoir été scellé par les autorités locales compétentes (voir réponse à la question précédente), le maintien dans la liste Alpes vaudoises 2020 d'un parc des neiges sur le territoire de l'une des trois communes du Pays d'Enhaut se justifie plus que jamais. Le Conseil d'Etat et les services compétents attendent donc qu'un projet complet soit prochainement déposé par les acteurs compétents pour pouvoir statuer à son sujet. Le lien opéré par l'interpellant entre ce projet et celui des Monts-Chevreuils n'a en revanche plus de raison d'être aux yeux du Conseil d'Etat.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 29 novembre 2017.

La présidente :

*N. Gorrite*

Le chancelier :

*V. Grandjean*



Grand Conseil  
Secrétariat général  
Pl. du Château 6  
1014 Lausanne

# Initiative

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 19.101.011

Déposé le : 15.01.19

Scanné le : \_\_\_\_\_

**Art. 127 à 129 LGC** L'initiative permet à un député de proposer un projet de loi, de décret ou de révisioconstitutionnelle partielle, de proposer d'exercer le droit d'initiative du canton auprès de l'Assemblée fédérale ou encore de proposer l'exercice du droit de référendum par le Canton. Elle touche à une compétence propre du GC.

Elle peut suivre deux procédures différentes : **(a) le renvoi à l'examen d'une commission.**

- Soit l'initiant demande expressément, dans son développement écrit, le renvoi direct de l'initiative à une commission du GC moyennant les signatures d'au moins 20 députés ; dans ce cas, il n'y a pas de débat.

- Soit, lors du développement en plénum et de la discussion, un député ou le CE demande le renvoi à une commission et le GC vote dans ce sens.

**(b) la prise en considération immédiate.** Un député ou le CE demande la prise en considération immédiate de l'initiative ; suite au vote du GC, elle est soit renvoyée au CE, soit classée.

**Délai de réponse dès le renvoi au CE : une année**

Titre de l'initiative : Pour le climat, taxons les billets d'avion

## Texte déposé

Le kérosène n'est pas taxé depuis 1944, car au sortir de la deuxième guerre mondiale, les États-Unis voulaient encourager le développement du trafic aérien. Cela était tout à fait justifié à l'époque, car il s'agissait de reconstruire un monde dévasté par la guerre.

Depuis cette époque, aucun pays n'a eu le courage d'introduire une telle taxe. Et ce ne sera probablement pas la Suisse qui commencera, mais c'est bien dommage !

En revanche, cette libéralisation totale biaise actuellement toute la politique liée aux transports. En effet, pour se déplacer dans n'importe quelle capitale européenne le prix du billet d'avion est en moyenne trois fois moins cher que le billet de train. Parfois c'est pire : on peut trouver un billet d'avion Genève-Barcelone pour CHF 25.- alors que pour le train le billet le moins cher se vend à environ CHF 150.-. Si on calcule l'émission de CO<sub>2</sub>, c'est environ 200kg pour l'avion par personne mais environ 7kg pour le train.

En résumé, l'avion émet plus de trente fois plus de CO<sub>2</sub> que le train et est trois fois moins cher !

En conséquence, et on ne peut pas blâmer les gens, on ne compte plus les « sauts de puce à Prague pour un week-end » ou « les week-ends de soldes à Londres ». Les études montrent qu'en Suisse, le nombre de passagers utilisant les aéroports suisses est passé de 28,78 mios à 54,91 mios entre 1998 et 2017. Ainsi ce nombre a presque doublé en 20 ans !

Ainsi, il devient évident que cette distorsion doit être atténuée. Pour cela nous proposons d'instaurer une taxe sur les billets d'avion. Cette taxe existe dans 12 pays européens dont l'Allemagne, la France, l'Italie, l'Angleterre, la Norvège et l'Autriche et se monte entre 3 et 190€ par billet d'avion selon la destination.

De plus, le trafic aérien est le seul secteur sans mesure climatique en Suisse. Par souci de cohérence et d'équité, il s'agit donc d'équilibrer les mesures dans tous les secteurs émettant des gaz à effet de serre en priorisant les plus polluants.

Enfin, plusieurs sondages ont été faits sur cette proposition et une forte proportion a répondu favorablement à ce concept.

En vertu de l'article 160, alinéa 1, de la Constitution fédérale, les cantons peuvent soumettre une initiative à l'Assemblée fédérale. Une telle initiative n'est pas limitée à la Constitution, mais peut porter sur tout objet de la compétence de l'Assemblée fédérale. Le canton peut soumettre à l'Assemblée fédérale soit un projet d'acte législatif, soit proposer l'élaboration d'un projet. Les député-e-s soussigné-e-s demandent au canton de Vaud d'exercer son droit d'initiative cantonale auprès de l'Assemblée fédérale, en application de l'article 109, alinéa 2, de la Constitution vaudoise. Cette initiative cantonale a ainsi la teneur suivante :

**L'Assemblée fédérale édicte une taxe sur les billets d'avion afin de diminuer les émissions de gaz à effet de serre dues à ce moyen de transport et favoriser le transfert de ce mode de déplacement à d'autres avec un impact moins fort sur l'environnement.**

Commentaire(s)

Conclusions

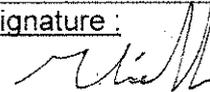
Développement oral obligatoire (selon art. 120a LGC)

- |   |                                     |
|---|-------------------------------------|
| (a) renvoi à une commission avec au moins 20 signatures | <input type="checkbox"/>            |
| (b) renvoi à une commission sans 20 signatures          | <input type="checkbox"/>            |
| (c) prise en considération immédiate                    | <input checked="" type="checkbox"/> |

Nom et prénom de l'auteur :

MISCHLER Maurier

Signature :



Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :

Signature(s) :

Merci d'envoyer une copie à la boîte mail du Bulletin : [bulletin.grandconseil@vd.ch](mailto:bulletin.grandconseil@vd.ch)

## Liste des député-e-s signataires – état au 8 janvier 2019

Aminian Taraneh

Aschwanden Sergei

Attinger Doepper Claire

Baehler Bech Anne

Balet Stéphane

Baux Céline

Berthoud Alexandre

Betschart Anne Sophie

Bettschart-Narbel Florence

Bezençon Jean-Luc

Blanc Mathieu

Bolay Guy-Philippe

Botteron Anne-Laure

Bouverat Arnaud

Bovay Alain

Buclin Hadrien

Buffat Marc-Olivier

Butera Sonya

Byrne Garelli Josephine

Cachin Jean-François

Cardinaux François

Carrard Jean-Daniel

Carvalho Carine

Chapuisat Jean-François

Cherbuin Amélie

Cherubini Alberto

Chevalley Christine

Chevalley Jean-Bernard

Chevalley Jean-Rémy

Chollet Jean-Luc

Christen Jérôme

Christin Dominique-Ella

Clerc Aurélien

Cornamusaz Philippe

Courdesse Régis

Creteigny Laurence

Croci Torti Nicolas

Cuendet Schmidt Muriel

Cuérel Julien

Deillon Fabien

Démétriades Alexandre

Desarzens Eliane

Dessemontet Pierre

Devaud Grégory

Develey Daniel

Dolivo Jean-Michel

Dubois Carole

Dubois Thierry

Ducommun Philippe

Dupontet Aline

Durussel José

Echenard Cédric

Epars Olivier

Evéquoze Séverine

Favrod Pierre Alain

Ferrari Yves

Freymond Isabelle

Freymond Sylvain

Fuchs Circé

Gander Hugues

Gaudard Guy

Gay Maurice

Genton Jean-Marc

Germain Philippe

Gfeller Olivier

Glardon Jean-Claude

Glauser Nicolas

Glauser Krug Sabine

Glavyre Yann

Gross Florence

Induni Valérie

Jaccard Nathalie

Jaccoud Jessica

Jaques Vincent

Jaquier Rémy

## Liste des député-e-s signataires – état au 8 janvier 2019

Jobin Philippe

Joly Rebecca

Jungclaus Delarze Susanne *S. Jungclaus*

Keller Vincent

Labouchère Catherine

Liniger Philippe

Lohri Didier *Lohri*

Luccarini Yvan

Luisier Brodard Christelle

Mahaim Raphaël

Marion Axel

Masson Stéphane

Matter Claude *Matter*

Mayor Olivier *Mayor*

Meienberger Daniel

Meldem Martine *Meldem*

Melly Serge

Meyer Keller Roxanne

Miéville Laurent *Miéville*

Mischler Maurice

Mojon Gérard

Montangero Stéphane

Mottier Pierre François

Neumann Sarah *Neumann*

Neyroud Maurice

Nicolet Jean-Marc *Nicolet*

Paccaud Yves

Pahud Yvan

Pernoud Pierre André

Petermann Olivier

Podio Sylvie *Podio*

Pointet François *Pointet*

Porchet Léonore *Porchet*

Probst Delphine

Radice Jean-Louis

Rapaz Pierre-Yves

Räss Etienne *Räss*

Ravenel Yves

Rey-Marion Alette

Rezso Stéphane

Richard Claire

Riesen Werner

Rime Anne-Lise

Rochat Fernandez Nicolas

Romanens Pierre-André

Romano-Malagrifa Myriam

Roulet-Grin Pierrette

Rubattel Denis

Ruch Daniel

Rydlo Alexandre

Ryf Monique

Schaller Graziella

Schelker Carole

Schwaar Valérie *Schwaar*

Schwab Claude

Simonin Patrick

Sonnay Eric

Sordet Jean-Marc

Stürner Felix *Stürner*

Suter Nicolas *Suter*

Thalmann Muriel *Thalmann*

Thuillard Jean-François

Treboux Maurice

Trolliet Daniel

Tschopp Jean

van Singer Christian *van Singer*

Venizelos Vassilis

Volet Pierre

Vuillemin Philippe

Vuilleumier Marc *Vuilleumier*

Wahlen Marion

Weissert Cédric

Wüthrich Andreas *Wüthrich*

Zünd Georges

Zwahlen Pierre *Zwahlen*

**EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE LOI**  
**modifiant la loi du 7 décembre 2004 sur les fusions de communes (LFusCom)**

et

**PROJET DE DECRET**  
**sur l'incitation financière aux fusions de communes (DIFFusCom)**

et

**RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL**  
**sur le postulat Nicolas Rochat Fernandez et consorts " pour une réforme du processus et des modalités des fusions de communes "**

## **1 PRÉAMBULE**

Le Conseil d'Etat, dans son programme de législature 2017-2022, s'est fixé comme objectif de " prolonger le soutien aux fusions de communes, notamment par le biais d'incitations financières revues et d'autres mesures d'accompagnement ". Il a ainsi une nouvelle fois réaffirmé son plein et entier soutien aux fusions de communes, car il a confiance en l'institution communale qui est la mieux à même de pouvoir prendre des décisions proches du citoyen. Le Conseil d'Etat encourage les communes à fusionner pour créer des entités plus fortes, administrativement plus solides, politiquement plus à même de soutenir le dialogue avec l'Etat. Il entend donc poursuivre son rôle de facilitateur envers toutes les communes qui s'engagent dans un processus de fusion en mettant à leur disposition les compétences techniques, juridiques et financières des services de l'Etat.

Pourquoi le Conseil d'Etat veut-il encourager les fusions de communes ? Quel intérêt peut-il retirer de la fusion des communes ?

Depuis le 1er janvier 2017, le Canton compte 309 communes. 178 communes (soit plus de la moitié d'entre elles) comptent moins de 1000 habitants, dont 112 moins de 500 habitants (Voir Stat Vaud 2016). Seules 12 communes dépassent les 10'000 habitants.

Ce n'est pas le lieu de définir à partir de quelle taille une commune est à même de se gérer par elle-même, mais force est de constater que plus la structure est petite, moins elle dispose de moyens pour faire face à ses tâches, ses rentrées lui permettant difficilement d'engager les ressources pour faire face aux tâches quotidiennes.

Les communes font partie intégrante de l'organisation politique des cantons et les défis auxquels elles sont confrontées sont nombreux. En particulier se pose de plus en plus concrètement la question de leur rôle en tant qu'institution, des tâches qui leur reviennent ainsi que des prestations qu'elles devraient offrir.

Selon le principe de subsidiarité qui détermine la structure organisationnelle des institutions publiques suisses, le rôle premier des communes est de proposer des prestations adaptées aux besoins de la population, dans un esprit de proximité. Pour cela, elles disposent d'une certaine autonomie qui leur permet de définir la quantité et la qualité des prestations nécessaires.

- L'autonomie réglementaire : la possibilité d'établir des dispositions réglementaires permettant de choisir le contenu des tâches dont la collectivité est responsable au sens de la Constitution et de la loi.
- L'autonomie administrative : la possibilité de gérer les services publics de compétence communale en fonction des besoins locaux.
- L'autonomie financière et fiscale : la possibilité de disposer de moyens financiers communaux de sorte à assumer les conséquences financières de décisions en matière de services offerts à la population.

Ces trois volets de l'autonomie communale ne peuvent être exercés de manière effective que dans la mesure définie par :

- Le pouvoir de décision qui leur est laissé.
- L'existence de moyens suffisants pour mettre en œuvre ses décisions.

Plus une commune dispose de moyens, plus elle sera en mesure d'assumer un nombre important de tâches et de responsabilités. Ressources et autonomie vont de pair.

Or, force est de constater que, d'une part, les tâches des communes sont en augmentation constante et sont toujours plus complexes et interdépendantes et, d'autre part, quelle que soit leur taille, les tâches de base restent les mêmes. On peut citer à titre d'exemple, le budget, les comptes, la gestion, la police des constructions, la gestion des déchets, l'entretien des routes.

Cela conduit les communes à se décharger de certaines tâches, soit en sous-traitant celles-ci auprès de mandataires externes, soit en constituant des organismes intercommunaux dans lesquels elles ont parfois l'impression d'avoir perdu toute maîtrise.

Les enjeux de ces prochaines années sont cruciaux et les investissements à venir considérables, notamment en matière scolaire et d'assainissement (collecte, évacuation et épuration des eaux), sans parler de la gestion de l'aménagement du territoire, sujets qui dépassent largement l'échelle d'une commune de 500 à 1'000 habitants.

Le Canton doit pouvoir disposer d'un " tissu " communal en mesure d'assumer réellement l'autonomie nécessaire à la fourniture de prestations de proximité qu'il est prêt à lui confier.

Ainsi, le paradoxe est que pour assumer plus de proximité la commune doit grandir. Tant les communes que le Canton en retireront des avantages.

Le Conseil d'Etat a examiné avec attention le dispositif existant et les mesures complémentaires qui permettraient de renforcer et de faire aboutir les fusions à l'avenir. Les propositions du Conseil d'Etat s'appuient, notamment, sur l'analyse et les recommandations formulées par le groupe de travail qui a été constitué par la Cheffe du Département des institutions et de la sécurité à la suite des échecs de fusions enregistrés en 2014 et 2015 et sur les propositions émises lors d'une matinée de réflexion sur les fusions de communes organisée en mai 2017 réunissant des élus communaux, des préfets, des représentants d'associations faîtières de communes et de spécialistes des fusions.

## **2 ETAT DES LIEUX ET BILAN DES DIFFÉRENTS PROJETS DE FUSIONS DEPUIS L'ENTRÉE EN VIGUEUR DE LA LOI**

Avec l'entrée en vigueur de la nouvelle Constitution (Cst-VD ; RSV 101.01) en 2003 et de la loi du 7 décembre 2004 sur les fusions de communes (LFusCom ; RSV 175.61) en 2005, l'Etat a inauguré une politique volontariste en matière de fusions de communes en encourageant clairement cette démarche, notamment par des mesures financières incitatives. Durant cette période, le nombre de fusions a considérablement augmenté puisque 25 projets, impliquant 98 communes, ont abouti, réduisant ainsi le nombre de communes de 382 à 309 au 1<sup>er</sup> janvier 2017. Parallèlement, durant cette même période, 13 projets de fusion, impliquant 69 communes, ont échoué.

## 2.1 Les projets de fusions qui ont été acceptés en votation populaire depuis 2005

Communes	Nom de la nouvelle commune (nombre d'habitants-chiffres 2016)	Entrée en vigueur
Rovray	Rovray (172)	1 <sup>er</sup> janvier 2005
Arriessous		
Rossens	Villarzel (424)	1 <sup>er</sup> juillet 2006
Sédeilles		
Villarzel		
Avenches	Avenches (4'129)	1 <sup>er</sup> juillet 2006
Donatyre		
Donneloye	Donneloye (779)	1 <sup>er</sup> janvier 2008
Mézery-près-Donneloye		
Gossens		
Assens	Assens (1'060)	1 <sup>er</sup> janvier 2009
Malapalud		
Cully	Bourg-en-Lavaux (5'296)	1 <sup>er</sup> juillet 2011
Epesses		
Grandvaux		
Riex		
Villette		
Colombier	Echichens (2'639)	1 <sup>er</sup> juillet 2011
Echichens		
Monnaz		
Saint-Saphorin-sur-Morges		
Fontanezier	Tévenon (791)	1 <sup>er</sup> juillet 2011
Romairon		
Vaugondry		
Villars-Burquin		
Bellerive	Vully-les-lacs (2'935)	1 <sup>er</sup> juillet 2011
Chabrey		
Constantine		
Montmagny		
Mur		
Vallamand		
Villars-le-Grand		
Aubonne	Aubonne (3'272)	1 <sup>er</sup> juillet 2011
Pizy		
Eclagnens	Goumoëns (1'051)	1 <sup>er</sup> juillet 2011
Goumoens-la-Ville		
Goumoens-le-Jux		
Dommartin	Montilliez (1'698)	1 <sup>er</sup> juillet 2011
Naz		
Poliez-le-Grand		
Sugnens		

Gressy	Yverdon-les-Bains (29'570)	1 <sup>er</sup> juillet 2011
Yverdon-les-Bains		
Lucens	Lucens (4'009)	1 <sup>er</sup> juillet 2011
Oulens-sur-Lucens		
Montaubion-Charodon	Jorat-Menthue (1'545)	1 <sup>er</sup> juillet 2011
Peney-le-Jorat		
Sottens		
Villars-Tiercelin		
Villars-Mendraz		
Cerniaz	Valbroye (2'974)	1 <sup>er</sup> juillet 2011
Combremont-le-Grand		
Combremont-le-Petit		
Granges-près-Marnand		
Marnand		
Sassel		
Seigneux		
Villars-Bramard		
Oleyres	Avenches (4'129)	1 <sup>er</sup> juillet 2011
Avenches		
Bussigny-sur-Oron	Oron (5'397)	1 <sup>er</sup> janvier 2012
Châtillens		
Chesalles-sur-Oron		
Ecoteaux		
Les Tavernes		
Les Thioleyres		
Oron-la-Ville		
Oron-le-Châtel		
Palézieux		
Vuibroye		
Champvent	Champvent (652)	1 <sup>er</sup> janvier 2012
Essert-sous-Champvent		
Villars-sous-Champvent		
Les Cullayes	Servion (1'918)	1 <sup>er</sup> janvier 2012
Servion		
Donneloye	Donneloye (779)	1 <sup>er</sup> janvier 2012
Prahins		
Chanéaz	Montanaire (2'500)	1 <sup>er</sup> janvier 2013
Chapelle-sur-Moudon		
Correvon		
Denezy		
Neyruz-sur-Moudon		
Martherenges		
Peyres-Possens		
Saint-Cierges		
Thierrens		
Mézières	Jorat-Mézières (2'814)	1 <sup>er</sup> juillet 2016
Carrouge		
Ferlens		

Lucens	Lucens (4'009)	1 <sup>er</sup> janvier 2017
Brenles		
Chesalles-sur-Moudon		
Cremin		
Forel-sur-Lucens		
Sarzens		
Chavornay	Chavornay (4'817)	1 <sup>er</sup> janvier 2017
Corcelles		
s/Chavornay		
Essert-Pittet		

## 2.2 Les projets de fusions qui ont été refusés en votation populaire depuis 2005

Communes	Nom de nouvelle commune	Date de l'échec en votation populaire
Cully Epresses	Cully-Lavaux	27 février 2005 Nouveau projet accepté le 17 mai 2009
Grandvaux Riex Villette		
Les Cullayes Mézières	Jorat-Mézières	15 janvier 2006 Nouveau projet à 3 accepté le 30 novembre 2014
Montpreveyres Servion		
Cerniaz Champtauroz	Valbroye	8 février 2009 Nouveau projet à 8 accepté le 13 juin 2010
Combremont-le-Grand Combremont-le-Petit Dompierre Granges-près-Marnand Henniez Marnand Sassel Seigneux Treytorrens Villars-Bramard		
Aigle Leysin Yvorne	Aigle	26 septembre 2010
Chexbres Rivaz Saint-Saphorin (Lavaux)	Saint-Saphorin	26 octobre 2014
Bercher Essertines Fey Oppens Orzens Pailly Rueyres Vuarrens	Sauteruz	30 novembre 2014
Bretigny Cugy Morrens Froideville	Haut-Talent	30 novembre 2014

Ormont-Dessus	Les Ormonts	30 novembre 2014
Ormont-Dessous		
Echallens	Echallens	30 novembre 2014
Bettens		
Bioley-Orjulaz		
Oulens-sous-Echallens		
Penthéréaz		
Villars-le-Terroir		
Cronay	Montélaz	25 janvier 2015
Cuarney		
Ursins		
Valeyres-sous-Ursins		
Chavornay	Chavornay	25 janvier 2015
Belmont		Nouveau projet à 3 accepté
s/Yverdon		le 13 septembre 2015
Corcelles		
s/Chavornay		
Ependes		
Essert-Pittet		
Arnex-sur-Nyon	Asse-et-Boiron	25 janvier 2015
Borex		
Chésereux		
Crassier		
Eysins		
Gingins		
Grens		
La Rippe		
Signy-Avenex		
Aubonne	Aubonne	13 septembre 2015
Montherod		
Saint-Oyens		
Saubraz		

## 2.3 L'évolution des projets de fusions de communes de 2003 à 2011

Après le mandat constitutionnel donné à l'Etat en 2003 pour encourager et favoriser les fusions de communes, les premiers processus de fusions impliquant 4 communes et plus ont démarré dans le courant de l'année 2004. Toutefois, le sujet des fusions de communes ne s'est véritablement révélé sur la scène politique et médiatique qu'en 2005, lors de l'échec de la première tentative de fusion entre les communes de Cully, Epesses, Grandvaux, Riex et Villette. Cet insuccès a marqué les esprits, tout comme celui, un an plus tard, des communes des Cullayes, Mézières, Montpreveyres et Servion. Les fusions au-delà de trois communes ou d'une certaine envergure semblaient dès lors très difficiles à mener à terme en terre vaudoise. Toutefois, à la suite de ces deux échecs, les réflexions, discussions etancements de processus de fusions se sont multipliés dans le canton de Vaud, pour devenir un des principaux sujets d'actualité au sein de nombreux exécutifs communaux. Durant la législature communale de 2006-2011, ce ne sont pas moins de 18 projets de fusion qui se sont concrétisés dont certains regroupaient un nombre important de communes : Bourg-en-Lavaux (5 communes), Vully-les-Lacs (7 communes), Jorat-Menthue (5 communes), Valbroye (8 communes) ou encore Oron (10 communes). Durant cette période, le nombre de communes s'est réduit de 378 à 326, soit une diminution record de 52 communes.

## 2.4 Le coup de frein de novembre 2014 et janvier 2015

La réussite en 2012 du projet de fusion de Montanaire (9 communes) laissait à penser que les futurs projets de fusions allaient non seulement se poursuivre, mais surtout se concrétiser sans trop de difficultés au cours de la législature communale 2011-2016. Les projets de fusions se sont en effet multipliés. En 2014, on ne comptait pas moins de 13 projets de fusions à l'étude impliquant une soixantaine de communes. Dix d'entre eux se concentraient dans quatre districts, à savoir ceux du Gros-de-Vaud, de Lavaux-Oron, de Broye-Vully et du Jura-Nord vaudois et ils se situaient tous à proximité de fusions de communes qui avaient déjà abouti lors de la précédente législature communale.

Par ailleurs, neuf projets de fusions sur treize se concentraient autour d'un centre régional ou local, ce qui tendait à démontrer qu'un nombre croissant de communes, principalement les plus petites, jugeaient plus utile de se regrouper avec un centre qui offre déjà des prestations et un cadre administratif adapté à la gestion publique d'aujourd'hui, plutôt que de construire de nouvelles entités capables à terme d'offrir des prestations similaires. Ces neuf centres régionaux ou locaux sont les suivants :

- **Aubonne** (projet de fusion avec Montherod, Saubraz et Saint-Oyens, refusé en votation populaire le 13 septembre 2015)
- **Bercher** (projet de fusion avec Essertines, Fey, Oppens, Orzens, Pailly, Rueyres et Vuarrens, refusé en votation populaire le 30 novembre 2014)
- **Chavornay** (projet de fusion avec Belmont s/Yverdon, Corcelles s/Chavornay, Ependes et Essert-Pittet, refusé en votation populaire le 15 janvier 2015)
- **Chexbres** (projet de fusion avec Rivaz et Saint-Saphorin, refusé en votation populaire le 26 octobre 2014)
- **Cossonay** (projet de fusion avec Dizy et La Chaux, refusé par les conseils généraux de Dizy et La Chaux le 26 mars 2015)
- **Cugy** (projet de fusion avec Bretigny, Morrens et Froideville, refusé en votation populaire le 30 novembre 2014)
- **Echallens** (projet de fusion avec Bettens, Bioley-Orjulaz, Oulens s/Echallens, Penthéraz, et Villars-le-Terroir, refusé en votation populaire le 30 novembre 2014)

– **Orbe** (projet de fusion avec Montcherand et Sergey, refusé par les conseils généraux le 26 mars 2015)

– **Lucens** (projet de fusion avec Brenles, Chesalles-sur-Moudon, Cremin, Forel-sur-Lucens et Sarzens, accepté en votation populaire le 30 novembre 2014 et entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2017)

La dimension des projets était aussi globalement plus importante durant cette législature. Quatre projets dépassaient les 5'000 habitants (Asse-et-Boiron, Echallens, Cugy et Orbe), quatre autres comprenaient 4'000 habitants et plus (Aubonne, Bercher, Chavornay et Cossonay) et enfin cinq d'entre eux comptaient six communes ou davantage.

La première votation populaire pour une fusion a eu lieu le 26 octobre 2014 pour le projet regroupant les communes de Chexbres, Rivaz et Saint-Saphorin (Lavaux). Le refus a été net. Les communes de Rivaz et Saint-Saphorin (Lavaux) l'ont rejeté avec respectivement 69% et 55% de non. Seul Chexbres a plébiscité la fusion avec 72,5% de oui.

La deuxième votation populaire s'est déroulée le dimanche 30 novembre 2014 et concernait pas moins de six projets de fusions : Echallens (6 communes), Sauteruz (8 communes), Haut-Talent (4 communes), Lucens (6 communes), Jorat-Mézières (3 communes) et enfin Les Ormonts (2 communes). Jamais le canton de Vaud n'avait connu autant de projets de fusions soumis à votation le même jour. Les résultats ont été sans appel. Sur les six projets, deux seulement ont passé la rampe (Lucens et Jorat-Mézières) alors que les quatre autres ont été très nettement refusés par la population d'une ou de plusieurs communes.

Le récapitulatif des résultats des 26 octobre 2014, 30 novembre 2014, 25 janvier 2015 et 13 septembre 2015 est présenté ci-dessous :

### 26 octobre 2014

#### **Saint-Saphorin Résultats (%Participation de oui)**

Chexbres	72.5%	53.5%
Rivaz	31% : refusée	82.4%
Saint-Saphorin (Lavaux)	45% : refusée	69.55%

### 30 novembre 2014

#### **Echallens Résultats (% de oui) Participation**

Bettens	67.5%	54.8%
Bioley-Orjulaz	51.7%	64.2%
Echallens	77.5%	42.7%
Oulens-sous-Echallens	63.0%	62.5%
Penthéréaz	83.7%	70.1%
Villars-le-Terroir	35.4% : refusée	74.6%

#### **Haut-Talent Résultats (% de oui) Participation**

Bretigny	59.9%	52.5%
Cugy	71.9%	55.8%
Froideville	28.8% : refusée	71.2%
Morrens	41.2% : refusée	71.8%

#### **Sauteruz Résultats (% de oui) Participation**

Bercher	83.2%	54.7%
Essertines-sur-Yverdon	28.3% : refusée	64.0%
Fey	48.1% : refusée	69.1%
Oppens	73.8%	72.5%
Orzens	65.6%	63.5%
Pailly	34.5% : refusée	72.9%
Rueyres	68.3%	68.3%
Vuarrens	48.7% : refusée	51.5%

**Les Ormonts      Résultats (% de oui)      Participation**

Ormont-Dessus	64%	68.4%
Ormont-Dessous	33% : refusée	67.8%

**Jorat-Mézières      Résultats (% de oui)      Participation**

Carrouge	66.6%	60.75%
Ferlens	58.1%	74.6%
Mézières	58%	55.4%

**Lucens      Résultats (% de oui)      Participation**

Brenles	74.6%	70%
Chesalles-sur-Moudon	68%	56.8%
Cremin	67.74%	78.57%
Forel-sur-Lucens	57.4%	84.55%
Lucens	80.7%	38.54%
Sarzens	70.8%	77.77%

**25 janvier 2015**

**Chavornay      Résultats (% de oui)      Participation**

Belmont	40.1% : refusée	70%
Ependes	48.25% : refusée	67.98%
Chavornay	60.29%	46.62%
Corcelles	75.7%	70.7%
Essert-Pittet	89.39%	64.42%

**Montélaz      Résultats (% de oui)      Participation**

Cronay	72%	72%
Cuarny	75%	63%
Ursins	34.78% : refusée	70%
Valeyres	54.1%	76%

**Asse-et-Boiron      Résultats (% de oui)      Participation**

Arnex	75.5%	72.3%
Borex	74.3%	65%
Chéserey	19.5% : refusée	76.9%
Crassier	71.8%	65%

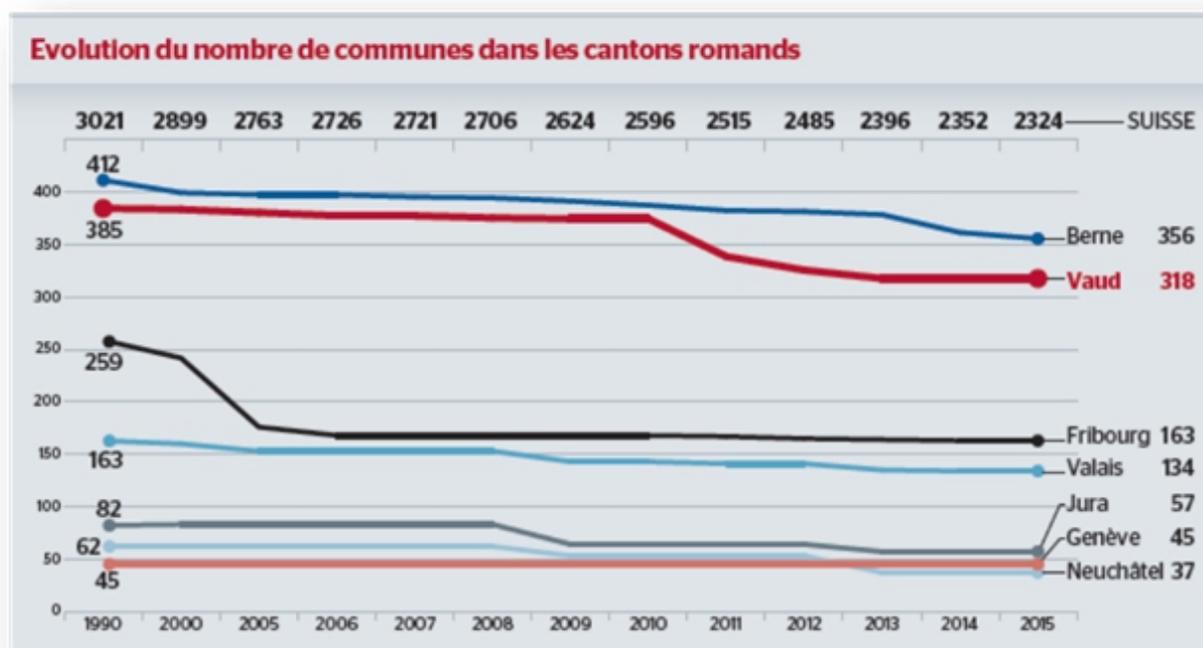
Eysins	75.1%	54.8%
Gingins	32.6% : refusée	75.5%
Grens	83.5%	75.8%
La Rippe	42.8% : refusée	73.4%
Signy-Avenex	65.3%	63.8%

### 13 septembre 2015

Aubonne	Résultats (% de oui)	Participation
Aubonne	38.8% : refusée	59.2%
Montherod	72%	57.5%
Saint-Oyens	60%	76.63%
Saubraz	73.94%	59.8%

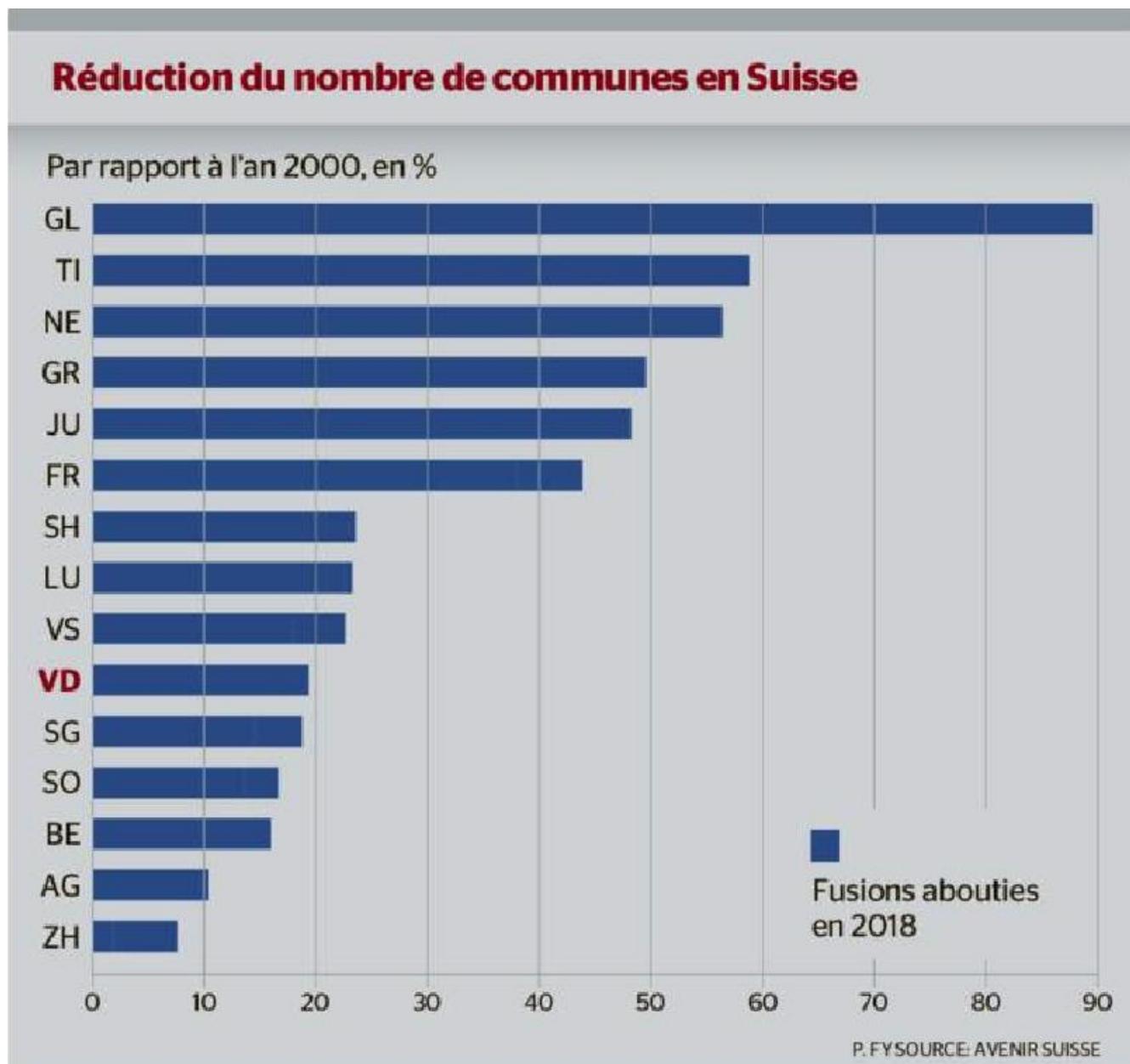
Chavornay	Résultats (% de oui)	Participation
Chavornay	77.15%	32.84%
Corcelles-sur-Chavornay	80.14%	62%
Essert-Pittet	85.71%	57.27%

## 2.5 La situation dans les autres cantons



*La situation dans les autres cantons*

Comme le montre l'infographie ci-dessus parue dans le quotidien " 24 heures " au mois de juin 2015, les projets de fusions ont subi un certain tassement dans tous les cantons romands (hormis le canton de Berne qui a été intégré à l'infographie pour sa partie francophone), depuis 2013. Le canton de Fribourg demeure celui qui a réalisé le plus grand nombre de fusions depuis 1999, avec à la clé une diminution de près d'une centaine de communes.



*Réduction du nombre de communes en Suisse*

Le graphique ci-dessus, paru dans le quotidien " 24heures " en août dernier, montre que le canton de Vaud se situe dans la moyenne basse à l'échelle nationale en termes de réduction du nombre de communes depuis l'an 2000.

## **2.6 Un bilan favorable des fusions de communes**

Les fusions des communes ont incontestablement connu un coup d'arrêt en 2014 et en 2015 puisque 9 projets sur 12 ont échoué en votations populaires. Ces échecs ont marqué les esprits, mais ne doivent pas occulter qu'en un peu plus de 10 ans 25 fusions impliquant 98 communes ont abouti. Force est donc de constater que le bilan des fusions de communes est favorable durant la période qui a suivi l'entrée en vigueur de la nouvelle Cst-VD et de la LFusCom. Il faut aussi souligner que la fusion des communes est un sujet relativement récent dans la vie politique vaudoise, car ces dernières n'ont réellement pris de l'ampleur que depuis une dizaine d'années. Elles représentent un changement important et profond, qui demande nécessairement un temps d'adaptation sur le plan de l'évolution des mentalités de la population vaudoise. Ce constat ne doit en revanche pas conduire l'Etat à l'inaction, et des adaptations législatives visant à faciliter les fusions de communes doivent être entreprises.

D'autres projets de fusions de communes vont très certainement se développer durant la législature communale 2016-2021. L'évolution de leur nombre est évidemment difficile à évaluer, mais plusieurs préavis d'études de fusions ont d'ores et déjà été acceptés ou le seront prochainement par les Conseils de plusieurs communes vaudoises. En l'état, plusieurs projets de fusions en sont à des stades divers. Ils devraient aboutir dans le courant ou pour la fin de la législature communale 2016 - 2021.

Il s'agit des communes suivantes :

1. Rolle (6'142 hab.), Essertines-sur-Rolle (695 hab.) et Tartegnin (236 hab.). Le préavis d'intention de fusion a été accepté par les trois organes délibérants en décembre 2015.
2. Blonay (6'116 hab.) et Saint-Légier (5'130 hab.). Le préavis relatif au financement d'une étude portant sur un rapprochement voire éventuellement une fusion a été accepté par les deux organes délibérants le 15 février 2016.
3. Apples (1'412 hab.), Bussy-Chardonney (369 hab.), Cottens (483 hab.), Pampigny (1'116 hab.), Reverolle (368 hab.) et Sévery (243 hab.). Le préavis sur l'étude de fusion entre ces communes a été accepté par les organes délibérants le 20 janvier 2016. En juin 2017, la commune de Clarmont s'est retirée du projet de fusion, le projet se poursuivant à six communes.
4. Aubonne (3'272 hab.) et Montherod (522 hab.). Le préavis d'intention de fusion a été accepté par les deux organes délibérants à la fin de l'année 2017.
5. Oron (5'397 hab.) et Essertes (335 hab.). Les deux municipalités ont annoncé début octobre 2017 une volonté de rapprochement.

## **2.7 Les principales raisons de fusionner**

Les communes fusionnent pour créer un cadre politique et administratif adapté aux exigences actuelles et futures de la gestion publique. L'augmentation du volume de travail et la spécialisation des tâches communales, la difficulté de renouveler les autorités communales et les exigences toujours plus importantes de la population en termes de prestations sont autant de raisons qui incitent les communes à fusionner. La multiplication des associations intercommunales ces dix dernières années a aussi constitué une raison supplémentaire de fusionner pour nombre de communes. En effet, le nombre croissant de collaborations intercommunales charge le fonctionnement des organes politiques et administratifs des communes, le plus souvent dans des dossiers complexes et importants, tandis que le pouvoir décisionnel échappe en partie aux communes pour se retrouver dans l'association.

La fusion permet ainsi de renforcer l'autonomie communale, en donnant à la nouvelle entité la faculté de pouvoir à nouveau assumer les tâches et compétences qu'elle avait dû déléguer auprès d'associations intercommunales.

## **2.8 Les causes d'échecs**

Chaque fusion est différente et les raisons d'un échec diffèrent souvent d'un projet à l'autre, même si certaines causes d'échec se retrouvent, à des degrés divers, dans tous les projets de fusions.

### *2.8.1 La perte de l'identité communale*

L'identité communale est un élément d'ordre émotionnel très important dans tous les processus de fusions. La municipalité, le conseil général ou communal, le rapport de proximité avec ces mêmes autorités, le nom de la commune, son histoire, son territoire, ses armoiries ou encore la bourgeoisie sont pour un grand nombre de personnes des éléments constitutifs de l'identité communale. La fusion est ressentie comme destructrice de l'identité villageoise ou communale. Elle entraînerait une perte de tous ces éléments au profit d'une nouvelle structure administrative et politique sans âme et identité définies. En d'autres termes, l'élargissement par une fusion des frontières politiques et administratives d'une commune est parfois perçu comme une perte d'identité.

La question identitaire n'est pas nouvelle et a toujours été présentée dans les fusions. Ce qui a changé ces dernières années, c'est son intensité, particulièrement marquée chez les jeunes citoyens, mais aussi parmi les nouveaux habitants. Le "small is beautiful" est dans l'air du temps et l'on se méfie des plus grandes structures administratives et politiques qui éloignent la population de la démocratie et de la gestion de proximité.

### *2.8.2 Un environnement économique et politique perçu comme favorable par la population*

Aux yeux de la majorité de la population, les communes vaudoises sont en relativement bonne santé financière et parviennent à renouveler leurs autorités sans trop de difficultés. Cette perception que tout va bien ou "pas si mal" n'est pas forcément celle des exécutifs, conscients qu'il faut anticiper les problèmes, mais bien le sentiment qu'ont la majorité des citoyens de ces communes. Les citoyens qui ont refusé la fusion n'ont pas l'impression qu'un changement à terme soit nécessaire, ni qu'il y a péril en la demeure au point où la fusion serait pour une commune l'unique solution pour éviter de graves difficultés. Les services communaux et ceux assurés par les associations intercommunales (eau, épuration, déchets etc.) semblent fonctionner à satisfaction et les autorités finissent quand même par être renouvelées. Pour les membres des exécutifs, la tâche est donc difficile pour faire comprendre que la fusion est un changement nécessaire à moyen terme afin de garantir le maintien et le développement des prestations.

### *2.8.3 Un message politique et une communication trop techniques*

La réussite ou l'échec d'un projet de fusion ne repose pas uniquement sur un message politique, mais cela demeure néanmoins un élément déterminant. Une fusion n'est pas seulement un regroupement d'administrations communales, c'est aussi et même surtout un projet de société, un projet politique. Les exécutifs communaux sont en première ligne pour délivrer ce message, avant l'Etat. Le message des autorités communales a souvent été ressenti par la population comme étant trop technique, trop rationnel, trop factuel pour véritablement atteindre les habitants. La composante émotionnelle dans la communication politique a probablement été sous-estimée pour expliquer l'enjeu des fusions à la population.

Elle a souvent été considérée comme superflue, car les arguments rationnels, techniques ou administratifs étaient jugés suffisamment solides pour convaincre des habitants.

#### *2.8.4 L'intégration de la proportionnelle dans les élections*

On peut encore citer un facteur qui a pénalisé certains projets de fusions : le passage au système proportionnel pour les élections dans les Conseils communaux des communes de plus de trois mille habitants. Ce sujet est doublement problématique car il est obscur pour la majorité de la population et il engendre un changement sur la manière de choisir les représentants au législatif. Ce n'est pas l'argument principal qui influence le vote lors d'une fusion, mais il n'aide pas lors de la pesée des intérêts.

#### *2.8.5 La rupture de collégialité*

Dans quatre communes impliquées dans trois projets de fusions, la rupture de collégialité a pesé lourdement dans le vote final sur le projet de fusion. La cohésion municipale est un élément essentiel dans la réussite d'un projet de fusion. Il convient de rappeler qu'une Municipalité fonctionne de manière collégiale, conformément à l'art. 65b de la loi du 28 février 1956 sur les communes (LC ; RSV 175.11). Il appartient ainsi à ses membres de soutenir les décisions prises par l'Exécutif communal auprès de sa population, même en cas d'avis divergent. Toutefois, les membres de l'Exécutif communal restent libres de convaincre le collège de se retirer d'un projet de fusion durant la phase d'étude. En revanche, exprimer publiquement un désaccord après l'adoption par la majorité de la Municipalité du préavis relatif à la convention de fusion constitue une rupture non appropriée du principe de collégialité. Ce principe s'applique à tout traitement d'objets devant l'organe délibérant, à l'instar de toute proposition ou projet de la municipalité.

Il convient cependant de rappeler que dans l'immense majorité des projets de fusions, les autorités communales étaient unies tout au long du processus de rapprochement.

#### *2.8.6 Les aspects financiers*

A l'évidence, il est toujours plus difficile de conduire un projet de fusion, et partant de le faire accepter par la population, lorsque les communes fusionnantes présentent des différences concernant leur endettement et /ou leur taux d'imposition. Les explications données par les exécutifs des communes concernées ne suffisent pas toujours à apaiser les craintes parmi la population concernant une hypothétique hausse d'impôt en cas de fusion. Dans trois projets de fusions récents, ces différences de capacité financière ont pesé lourdement dans le refus de la population du projet de convention de fusion.

#### *2.8.7 Le découpage territorial de la future commune*

Il s'agit d'un élément central dans tout projet de fusion. La cohérence territoriale d'un projet doit être "évidente" pour le plus grand nombre d'habitants des communes concernées par un projet de fusion. Le regroupement d'un nombre important de communes demande une réflexion approfondie sur cet enjeu constitutif de l'identité de la nouvelle commune. Dans l'un des projets du Gros-de-Vaud et dans celui aux portes de Nyon, la question s'est invitée dans le débat. Les nombreuses collaborations intercommunales au sein de ce même périmètre n'ont pas suffi à convaincre la population de plusieurs communes d'adhérer au projet de fusion proposé.

### **3 EXAMEN DE DIVERSES MESURES SUSCEPTIBLES DE FAVORISER L'ABOUTISSEMENT DES PROCESSUS DE FUSIONS**

#### **3.1 Mesures financières**

##### *3.1.1 Cadre légal*

Le Canton de Vaud n'octroie pas d'aide financière au début du processus de fusion (aide financière au démarrage), mais uniquement une incitation financière en cas d'aboutissement de la fusion. Cette incitation financière est prévue aux art. 24, 25 et 26 LFusCom qui était concrétisée dans le décret du 25 janvier 2005 sur l'incitation financière aux fusions de communes (DIFFusCom ; RSV 175.611) dont la validité a expiré au 31 décembre 2016. Si le principe de l'incitation financière subsiste dans la loi, dans les faits elle ne peut plus être mise en œuvre puisque c'est le décret qui en fixait les montants.

Le montant de l'incitation financière était prévu à l'art. 2 de l'ancien DIFFusCom. Les art. 3 et 4 DIFFusCom renvoyaient aux dispositions de la LFusCom (art. 26 et 28) concernant le coefficient multiplicateur lié au nombre de communes qui fusionnent et à l'incitation financière complémentaire (prime à la fusion). L'art. 5a de l'ancien DIFFusCom précisait quant à lui qu'un fonds destiné à l'incitation financière aux fusions de communes est créé au bilan de l'Etat de Vaud et que le Conseil d'Etat décide du montant affecté au fonds lors du bouclage annuel.

Le calcul était le suivant :

- un montant de **250 francs par habitant** ;
- multiplié par le nombre d'habitants des communes qui fusionnent (ce paramètre a un double plafond : **1'500 habitants** par commune qui fusionne et **3'000 habitants** pour l'ensemble des communes qui fusionnent) ;
- multiplié par un facteur ayant pour but d'encourager les fusions de plus de deux communes (1 pour deux communes ; 1,1 pour trois communes ; 1,2 pour quatre communes ; 1,3 pour cinq communes ; etc.).

L'incitation financière complémentaire (prime à la fusion) était limitée aux 10 années qui ont suivi l'entrée en vigueur de la LFusCom. Cette prime était valable jusqu'au 31 décembre 2015 et consistait en une majoration de l'incitation financière de base en multipliant par 2 le montant octroyé lors des 7 années qui suivirent l'entrée en vigueur de la loi et par 1,5 dès la 8<sup>ème</sup> année (art. 28 LFusCom). Cette prime avait pour but d'encourager les communes qui souhaitaient se lancer rapidement dans un processus de fusions suite à l'entrée en vigueur de la nouvelle loi.

Les montants globaux suivants ont été versés aux communes fusionnées durant la législature 2011-2016 et en début d'année 2017:

2012

- **CHF 16'487'300** pour 16 nouvelles communes fusionnées.

2013

- **CHF 1'977'950** pour 1 nouvelle commune fusionnée.

2014

- **CHF 295'500** pour 2 dissolutions de fraction de commune.

2017

- **CHF 1'965'837** pour 3 nouvelles communes fusionnées.

##### *3.1.2 Situation dans les autres cantons romands*

#### **Neuchâtel**

- Dans le canton de Neuchâtel, l’octroi d’une aide au démarrage se fait à bien plaisir par le biais d’un fonds d’aide aux communes. Le canton peut librement déterminer le montant et les conditions de cette aide (art. 3 de la Loi sur le fonds d’aide aux communes).
- Le calcul de l’incitation financière en cas d’aboutissement de la fusion est le suivant :
  - un montant de **800 francs par habitant** jusqu’à fin 2016, pondéré par le coefficient d’impôt et du revenu fiscal relatif moyen de l’ensemble des communes fusionnées ;
  - multiplié par le nombre d’habitants des communes qui fusionnent. Le plafond d’habitants par commune qui fusionne s’élève à **2’500** et **5’000** pour les communes de plus de 10’000 habitants.

### **Fribourg**

- Il n’existe pas d’aide au démarrage dans le canton de Fribourg.
- Le calcul de l’incitation financière en cas d’aboutissement de la fusion prévoit :
  - un montant de base de **200 francs par habitant** multiplié par le nombre d’habitants des communes qui fusionnent ;
  - majoration du montant de base de 0,1 dès la troisième commune. Le montant de base est ainsi multiplié par 1,2 si 4 communes fusionnent, et par exemple 1,5 si 7 communes fusionnent.

### **Berne**

- Ce canton octroie une aide au démarrage pouvant aller jusqu’à 70’000 francs. En cas de fusion de plus de deux communes, cette aide est majorée de 10’000 francs au plus par commune supplémentaire, mais elle est plafonnée à 120’000 francs au maximum.
- Le calcul de l’incitation financière en cas de réussite de la fusion est le suivant :
  - un montant de base de **400 francs par habitant**. La population de chacune des communes qui fusionne est prise en compte jusqu’à concurrence de 1’000 habitants ;
  - lorsque deux communes fusionnent, le multiplicateur est de 1. Il est majoré de 0,1 unité pour chaque commune supplémentaire participant à la fusion.

### **Jura**

- L’aide au démarrage dans ce canton est réglée à l’art. 8 du Décret sur la fusion de communes. Selon cette disposition, les frais de fonctionnement des comités intercommunaux sont financés à parts égales par l’Etat et les communes intéressées, sur la base d’un budget approuvé au préalable par le Service des communes. Le principe est donc un financement à parts égales entre l’Etat et les communes. Le versement se fait sur la base des frais effectifs déboursés.
- Le calcul de l’incitation financière en cas d’aboutissement de la fusion est le suivant :
  - un montant de base de **500 francs par habitant** multiplié par le nombre d’habitants des communes qui fusionnent, pondéré par l’inverse de l’indice des ressources ;
  - lorsque le nombre d’habitants d’une des communes qui fusionne est supérieur à 1’000, le subside pour cette commune se calculera sur une population de 1’000 habitants.

### **Valais**

- En Valais l’art. 8 de l’Ordonnance sur les fusions de communes prévoit que le Canton prend en charge les frais d’étude jusqu’à concurrence de 30’000 francs par commune au maximum.
- L’incitation financière aux fusions de communes se compose d’un montant de base pour chaque commune :
  - jusqu’à concurrence et y compris 100 habitants : 300’000 francs ;
  - et en sus de 101 à 500 habitants : 500 francs par habitant, (maximum 500’000 francs) ;
  - et en sus de 501 à 1’000 habitants : 400 francs par habitant, (maximum 700’000 francs) ;

- et en sus de 1'001 à 2'000 habitants : 100 francs par habitant, (maximum 800'000 francs) ;
- et en sus de 2'001 à 5'000 habitants : 33 1/3 francs par habitant, (maximum 900'000 francs) ;
- et en sus de 5'001 à 10'000 habitants : 20 francs par habitant, (maximum 1'000'000 francs) ;
- et en sus au-delà de 10'000 habitants : 10 francs par habitant.

Si la population de la commune fusionnée dépasse les 500 habitants, il lui est alloué un montant additionnel de :

- a. 300 francs par habitant pour les 1'000 premiers habitants (maximum 300'000 francs) ;
- b. et en sus 600 francs par habitant entre 1'001 et 1'500 habitants (maximum 600'000 francs) ;
- c. et en sus 800 francs par habitant entre 1'501 et 2'000 habitants (maximum 1'000'000 francs) ;
- d. 1'000'000 francs pour la commune fusionnée de plus de 2'000 habitants.

Lorsque la fusion concerne plus de trois communes, le montant total de l'incitation de base est multiplié par le coefficient suivant:

- a. quatre communes : coefficient de 1,5 ;
- b. cinq communes : coefficient de 1.75 ;
- c. six communes : coefficient de 2 ; etc. jusqu'à concurrence de 3.

On constate à la lumière de ce comparatif qui prend en compte des données de 2015, que les autres cantons romands prévoient des mesures financières plus généreuses que le canton de Vaud.

### *3.1.3 Propositions concernant les mesures financières*

Même si le montant des mesures financières n'est pas un argument central dans la réussite ou l'échec d'un projet de fusion, il n'en demeure pas moins un des dispositifs importants dans le soutien que l'Etat apporte aux fusions de communes. Les autorités communales ont besoin de ce soutien qui permet, notamment, de financer les études préalables ainsi que les frais inhérents à la mise en place de la nouvelle commune. Il est du reste intéressant de constater que les mesures financières constituent l'essentiel du soutien prévu dans les autres cantons.

Pour ces raisons, le Conseil d'Etat propose d'introduire une nouvelle mesure financière sous forme d'aide au démarrage, servant à soutenir les projets de fusions avant leur entrée en vigueur et permettant le financement d'une partie de l'étude de fusion. Il estime par ailleurs que l'incitation financière en cas d'aboutissement de la fusion doit être reconduite et même revue sur certains points.

#### *3.1.3.1 Introduction d'une aide financière au démarrage*

Nous l'avons vu plus haut, certains cantons romands (Neuchâtel, Valais, Jura et Berne) octroient une aide financière au démarrage.

Cette aide est en général accordée par les cantons au début du processus de fusion à proprement parler, c'est-à-dire après l'étape de réflexion se terminant, en principe, par l'acceptation d'un préavis demandant un crédit d'étude de fusion.

Dans le canton de Vaud, l'aide financière au démarrage est principalement demandée par de petites communes qui expliquent ne pas avoir les liquidités nécessaires pour financer l'étude de fusion.

Il est d'usage dans les cantons romands qui connaissent cette aide financière de ne pas la financer au-delà du 50% du montant nécessaire à l'étude de fusion. En pratique, un montant entre 70'000.- et 120'000.- correspond en moyenne au 50% des montants engagés par les communes pour la réalisation de leur étude de fusion, étant précisé que certaines communes font appel à un mandataire externe, tandis que d'autres réalisent ce travail à l'interne.

Le Conseil d'Etat propose de reprendre le mécanisme du canton de Berne et d'introduire le principe d'une aide financière au démarrage destinée à couvrir jusqu'à la moitié des frais liés à l'étude de

fusion. Cette aide au démarrage pourrait aller jusqu'à un montant de 70'000 francs. En cas de fusion de plus de deux communes, l'aide au démarrage serait majorée de 10'000 francs au plus par commune supplémentaire. Dans tous les cas, elle ne pourrait pas excéder 120'000 francs.

En termes financiers, si le forfait maximal de CHF 70'000.- (majoré de CHF 10'000.- par commune supplémentaire en cas de fusion de plus de deux communes avec un plafond à CHF 120'000) avait été octroyé pour chaque projet de fusion depuis l'entrée en vigueur de la LFusCom en 2005, le montant dépensé aurait été de CHF 3'430'000.-. Ce calcul se base sur 38 projets de fusions de communes aboutis ou écartés durant les dix dernières années. Par ailleurs, si l'on tient compte des 5 projets de fusions existants à ce jour dans le canton, l'aide au démarrage représenterait un montant maximal de CHF 400'000.-.

### 3.1.3.2 Calcul de l'incitation financière en fonction de la capacité contributive des habitants de la commune

Dans les cantons de Neuchâtel et du Jura, il est tenu compte de la capacité financière des communes parties à un projet de fusion dans le calcul du montant de l'incitation financière. A Neuchâtel, le montant du subside est pondéré par le coefficient d'impôt et le revenu fiscal des communes fusionnantes.

La LFusCom ne prévoit pas un tel système. Toutes les communes qui fusionnent, quelle que soit leur capacité financière, ont droit à un montant en francs par habitant (qui était fixé à l'art. 2 DIFFusCom à 250 francs). Or, dans un processus de fusion, les communes ne sont pas toujours sur un pied d'égalité en matière de capacité financière. Les communes les moins attractives peuvent provoquer la réticence des autres communes à accepter la fusion.

La différence de capacité financière des communes peut constituer un frein important au rapprochement de communes. Une incitation financière adaptée et calculée en fonction de la valeur du point d'impôt par habitant de chaque commune peut être un élément déterminant pour qu'une fusion nécessaire et souhaitée puisse se concrétiser. C'est donc un complément utile dans les mesures d'accompagnement aux fusions.

Il est ainsi proposé que le montant de l'incitation financière soit calculé de la manière suivante : l'incitation financière de base est fixée à 200 francs par habitant. Elle est portée à 300 francs, respectivement à 400 francs, si la moyenne de la valeur du point d'impôt par habitant, calculée sur les trois années qui précèdent le vote sur la fusion, est inférieure d'au moins 20%, respectivement de 40%, à celle de toutes les communes du canton.

A titre d'exemple et si l'on se réfère à la moyenne de la valeur des points d'impôt par habitant des années 2014, 2015 et 2016 des communes vaudoises, 95 d'entre elles pourraient bénéficier d'un montant de 300 francs et 83 d'un montant de 400 francs par habitant. Les quelques 131 communes restantes bénéficieraient quant à elles d'un montant de 200 francs par habitant. Evidemment, toutes ces communes ne vont pas fusionner au cours de la législature communale 2016 - 2021.

### 3.1.3.3 Multiplicateur pour encourager les fusions de plus de deux communes

Ce facteur multiplicateur, prévu à l'art. 26 LFusCom, a pour but d'encourager les fusions de plus de deux communes.

Le Conseil d'Etat estime qu'il devrait être maintenu dans sa teneur actuelle.

#### 3.1.3.4 Suppression de l'incitation financière complémentaire (prime à la fusion)

La prime à la fusion figurant à l'art. 28 des dispositions transitoires et finales de la LFusCom était valable pour une période de 10 ans dès l'entrée en vigueur de la loi (2005-2015) et visait à encourager les premières fusions. Il s'agissait d'une mise en œuvre de l'art. 179 ch. 4 Cst-VD. Cette prime était donc unique et proposée pendant une période limitée. Le montant versé durant ces 10 années au titre de prime à la fusion représente un total de CHF 10'560'412.-.

Le Conseil d'Etat considère que les nouvelles mesures proposées remplacent avantageusement la prime à la fusion en ce sens qu'elles prennent en compte le besoin de liquidités nécessaire au financement de l'étude de fusion (3.1.3.1) ainsi que la capacité contributive des habitants des communes fusionnantes (3.1.3.2). Il n'estime dès lors pas nécessaire de reconduire la prime à la fusion et constate que le dispositif de l'art. 28 LFusCom a rempli sa mission conformément à l'art. 179 ch. 4 Cst-VD.

#### 3.1.3.5 Exemples de calcul de l'aide financière au démarrage et de l'incitation financière cantonale avec les différentes modifications proposées

##### Calcul de l'incitation financière avec les critères prévus dans l'ancienDIFFusCom. Fusion avec cinq communes.

Commune A : 300 habitants.

Commune B : 400 habitants.

Commune C : 600 habitants.

Commune D : 1'200 habitants.

Commune E : 5'000 habitants ; ce nombre est ramené à 1'500 habitants (1er plafond).

Total = 300 + 400 + 600 + 1'200 + 1'500 = 4'000 habitants ; ce nombre est ramené à 3'000 habitants (second plafond).

##### ***Multiplicateur en fonction du nombre de communes***

Le multiplicateur dépend du nombre de communes fusionnées : 5 communes  
 $= 1 + 0,1 + 0,1 + 0,1 = 1,3$

##### ***Calcul final de l'incitation financière :***

250 francs x 3'000 habitants x multiplicateur 1,3 = **975'000 francs.**

##### Calcul des nouvelles mesures financières (aide au démarrage et incitation financière) avec les nouveaux critères. Fusion avec cinq communes.

- L'aide au démarrage dans un cas de fusion à cinq communes peut se monter au maximum à un montant de CHF 100'000.-.
- S'agissant de l'incitation financière, les calculs sont les suivants :

Commune A : 300 habitants (moyenne de la valeur du point d'impôt par habitant inférieure de **40%** à celle de l'ensemble des communes vaudoises)

Commune B : 400 habitants (moyenne de la valeur du point d'impôt par habitant inférieure de **20%** à celle de l'ensemble des communes vaudoises)

Commune C : 600 habitants (moyenne de la valeur du point d'impôt par habitant inférieure de **40%** à celle de l'ensemble des communes vaudoises)

Commune D : 1'200 habitants (moyenne de la valeur du point d'impôt par habitant inférieure de **10%** à celle de l'ensemble des communes vaudoises)

Commune E : 5'000 habitants (moyenne de la valeur du point d'impôt par habitant inférieure de **10%** à

celle de l'ensemble des communes vaudoises) ce nombre est ramené à 1'500 habitants.

Total = 300 + 400 + 600 + 1'200 + 1'500 = 4'000 habitants ; ce nombre est ramené à 3'000 habitants (second plafond).

***Multiplicateur en fonction du nombre de communes***

Le multiplicateur dépend du nombre de communes fusionnées : 5 communes  
 $= 1 + 0,1 + 0,1 + 0,1 = 1,3$

***Calcul final de l'incitation financière :***

Commune A : 300 habitants x 400 francs = 120'000 francs

Commune B : 400 habitants x 300 francs = 120'000 francs

Commune C : 600 habitants x 400 francs = 240'000 francs

Commune D : 1'200 habitants x 200 francs = 240'000 francs

Commune E : 1'500 habitants x 200 francs = 300'000 francs

Soit un total de 1'020'000 francs pour 4'000 habitants ramené à **765'000 francs** pour 3'000 habitants ( $1'020'000/4'000 \times 3'000$ ).

765'000 francs x multiplicateur 1,3 = **994'500 francs**

**Le montant total versé au titre des nouvelles mesures financières proposées (y compris l'aide au démarrage) se monterait ainsi à 1'094'500 francs.**

Le tableau ci-dessous récapitule les mesures financières en fonction de la loi actuelle et de la loi proposée pour les communes dont les projets ont abouti, ont été écartés ou sont à l'état de projet.

Simulations mesures financières lors de fusions de communes																					
Communes	Fusion acceptée en	Pts d'impôt moyen sur 3 ans	Diff en % avec pts d'impôt moyen des communes	Nb habitants SCRIS*	Proposition				Selon méthode actuelle					Ecart I (positif = nouvelle méthode favorable)	Aide au démarrage	Ecart II (positif = nouvelle méthode favorable)					
					Montant alloué par habitant	Nb habitants pris en compte	Montants	Coefficient	Montants alloués	Montant alloué par habitant	Nb habitants pris en compte	Montants	Coefficient				Montant intermédiaire	Prime de fusion	Montants alloués		
31.12.2014																					
A	Carrouge	2014	23.5	41.4%	1103	400	1'103	441'200													
	Ferlens	2014	25.1	37.4%	330	300	330	99'000	1.1	987'580	250	330	82'500	1.1	721'875	1.5	1'099'312	-111'732	80'000	-31'732	
	Mézières	2014	31.7	20.9%	1192	300	1'192	357'600			250	1'192	298'000								
						2'625	897'800			656'250											
31.12.2014																					
B	Lucens	2014	21.8	45.6%	3262	400	-	-			250	-	-								
	Brenles	2014	22.6	43.6%	144	400	144	57'600			250	144	36'000								
	Chesalles-sur-Moudon	2014	18.8	53.1%	160	400	160	64'000			250	160	40'000								
	Cremin	2014	16.1	59.9%	51	400	51	20'400	1.4	311'780	250	51	12'750	1.4	208'250	1.5	311'850	-70	110'000	109'930	
	Forel-sur-Lucens	2014	24.6	38.7%	153	300	153	45'900			250	153	38'250								
	Sarzens	2014	14.9	62.8%	87	400	87	34'800			250	87	21'750								
						595	222'700			148'750											
31.12.2015																					
C	Chavornay	2015	24.9	39.6%	4156	300	1'500	450'000			250	1'500	375'000								
	Corcelles-sur-Chavornay	2015	21.7	47.3%	352	400	352	140'800	1.1	722'040	250	352	88'000	1.1	554'400	1	554'675	167'365	80'000	247'365	
	Essert-Plittet	2015	22.8	44.7%	164	400	164	65'600			250	164	41'000								
						2'016	656'400			504'000											
31.12.2015																					
D	Ormont-Dessus		39.4	4.4%	1481	200	1'481	296'200			250	1'481	370'250								
	Ormont-Dessous		25.9	37.1%	1119	300	1'119	335'700	1	631'900	250	1'119	279'750	1	650'000	1	650'000	-18'100	70'000	51'900	
						2'600	631'900			650'000											
31.12.2015																					
E	Chexbres		42.8	-3.9%	2218	200	1'500	300'000			250	1'500	375'000								
	Rivaz		44.8	-8.7%	360	200	360	72'000	1.1	493'460	250	360	90'000	1.1	616'825	1	616'825	-123'365	80'000	-43'365	
	Saint-Saphorin (Lavaux)		52.2	-26.7%	383	200	383	76'600			250	383	95'750								
						2'243	448'600			560'750											
31.12.2015																					
F	Bercher		27.1	34.2%	1148	300	1'148	344'400			250										
	Essertines		27.5	33.3%	945	300	945	283'500			250										
	Fey		24.9	39.6%	635	300	635	190'500			250										
	Oppens		21.6	47.6%	182	400	182	72'800			250										
	Orzens		23.5	43.0%	211	400	211	84'400	1.6	1'597'528	250	3'000	750'000	1.6	1'200'000	1	1'200'000	397'528	120'000	517'528	
	Pailly		26.6	35.4%	533	300	533	159'900			250										
	Rueyres		22.4	45.6%	265	400	265	106'000			250										
	Vuarrens		21.4	48.1%	935	400	935	374'000			250										
							4'854	1'615'500													
						Plafonnement	3'000	998'455													
31.12.2015																					
G	Bretigny		26.5	35.7%	797	300	797	239'100			250										
	Cugy		36.3	11.9%	2755	200	1'500	300'000			250										
	Morrens		35.3	14.3%	1055	200	1'055	211'000	1.2	890'429	250	3'000	750'000	1.2	900'000	1	900'000	-9'571	90'000	80'429	
	Froideville		28	32.0%	2422	300	1'500	450'000			250										
						4'852	1'200'100														
						Plafonnement	3'000	742'024													
31.12.2015																					
H	Echallens		28.7	30.3%	5606	300	1'500	450'000			250										
	Bettens		28.3	31.3%	557	300	557	167'100			250										
	Bioley-Orjulaz		53	-28.6%	471	200	471	94'200	1.2	1'024'588	250	3'000	750'000	1.2	900'000	1	900'000	124'588	90'000	214'588	
	Oulens-sous-Echallens		31.1	24.5%	532	300	532	159'600			250										
						3'060	870'900														
						Plafonnement	3'000	853'824													
Taux moyen des communes 2014 à 2016 42.06																					
31.12.2016																					
I	Aubonne		68.2	-62.1%	3272	200	-	-			250	-	-								
	Montherod		31.4	25.3%	522	300	522	156'600	1	156'600	250	522	130'500	1	130'500	1	130'500	26'100	70'000	96'100	
						522	156'600			130'500											
31.12.2016																					
J	Blonay		51.1	-21.5%	6116	200	1'500	300'000	1	600'000	250	1'500	375'000	1	750'000	1	750'000	-150'000	70'000	-80'000	
	St-Légier-La-Chiésaz		59.6	-41.7%	5130	200	1'500	300'000			250	1'500	375'000								
						3'000	600'000			750'000											
31.12.2016																					
K	Oron		25	40.6%	5397	400	-	-			250	-	-								
	Essertes		27	35.8%	335	300	335	100'500	1	100'500	250	335	83'750	1	83'750	1	83'750	16'750	70'000	86'750	
						335	100'500			83'750											
31.12.2016																					
L	Rolle		91.8	-118.3%	6142	200	1'500	300'000			250	1'500	375'000								
	Essertines-sur-Rolle		40.9	2.8%	695	200	695	139'000	1.1	534'820	250	695	173'750	1.1	668'525	1	668'525	-133'705	80'000	-53'705	
	Tartegnin		33.9	19.4%	236	200	236	47'200			250	236	59'000								
						2'431	486'200			607'750											
31.12.2016																					
M	Apples		36.2	13.9%	1412	200	1'412	282'400			250										
	Bussy-Chardonnay		35	16.8%	369	200	369	73'800			250										
	Cottens		29.7	29.4%	483	300	483	144'900			250										
	Pampigny		28.7	31.8%	1116	300	1'116	334'800	1.4	1'033'846	250	3'000	750'000	1.4	1'050'000	1	1'050'000	-16'154	110'000	93'846	
	Reverolle		38.5	8.5%	368	200	368	73'600			250										
	Sévery		27.8	33.9%	243	300	243	72'900			250										
						3'991	982'400														
						Plafonnement	3'000	738'462													
<b>Totaux</b>												<b>9'085'071</b>			<b>8'434'125</b>			<b>8'915'437</b>	<b>169'634</b>	<b>1'120'000</b>	<b>1'289'634</b>

Simulations mesures financières lors de fusions de communes

### 3.1.3.6 Dotation d'un nouveau fonds destiné à l'aide financière au démarrage et à l'incitation financière aux fusions de communes

Le fonds destiné à l'incitation financière aux fusions de communes trouvait sa base légale dans l'ancien DIFFusCom et dans l'ancien règlement sur le fonds d'incitation financière aux fusions de communes (RF-IFFusCom ; RSV 175.611.1).

Le fonds a été alimenté une première fois lors du bouclage des comptes 2009 à hauteur de

CHF 18'384'950.- (art. 3 al. 1 de l'ancien RF-IFFusCom). Par la suite, il a été alimenté dans le cadre du bouclage des comptes annuels de l'Etat au moyen de l'excédent comptable qui émargeait aux dits comptes et sur la base d'un inventaire des projets de fusions connus (art. 3 al. 2 RF-IFFusCom), soit à concurrence de CHF 12'433'850.- en 2012 et CHF 376'500.- en 2013. Si le fonds n'a pas été alimenté annuellement c'est qu'il était suffisamment approvisionné en fonction des différents projets de fusions en cours.

Le fonds " destiné à l'incitation financière aux fusions des communes " figurait au bilan de l'Etat de Vaud selon les dispositions de l'art. 48 al. 2 de la Loi sur les finances (LFin ; RSV 610.11).

Il se montait, après le versement en 2017 de CHF 1'965'837.- aux trois nouvelles communes fusionnées récemment (Jorat-Mézières, Lucens et Chavornay), à CHF 10'468'663.-. Ensuite de l'abrogation du DIFFusCom et du RF-IFFusCom à fin 2016, ce fonds qui existe toujours sur un plan comptable n'a plus de base légale. Le Conseil d'Etat souhaite donc créer un nouveau fonds dont l'existence serait désormais ancrée dans la loi. Comme par le passé, ce fonds figurera désormais au bilan de l'Etat de Vaud et son fonctionnement sera réglé par voie de décret. Il sera alimenté dans le cadre du budget de fonctionnement du service en charge des communes. La première dotation de ce nouveau fonds sera égale au solde encore disponible de l'ancien fonds, soit CHF 10'468'663.-.

La dotation de ce fonds reste donc conséquente et probablement suffisante pour financer l'incitation financière aux fusions de communes qui tiendrait compte des nouveaux éléments de calcul susmentionnés ainsi que de l'introduction de l'aide au démarrage.

### **3.2 Les autres actions à mettre en œuvre pour favoriser les fusions de communes**

#### *3.2.1 Une meilleure intégration des municipalités*

Dans certains projets récents, il a été constaté que le degré d'information sur l'étude de fusion n'était pas le même dans toutes les municipalités des communes fusionnantes. Pour le Conseil d'Etat, la réunion de l'ensemble des municipalités, et non pas uniquement du comité de pilotage, tout au long du processus de fusion est une démarche essentielle pour une meilleure communication et implication de tous les membres des différents collèges. Comme cela a été dit précédemment, la cohésion municipale est fondamentale dans la réussite d'un projet de fusion.

#### *3.2.2 Une communication moins technique, plus précoce et mieux adaptée aux différents publics*

La communication est très importante tout au long d'un processus de fusion pour expliquer aux citoyens les objectifs de l'étude, l'organisation du projet et *in fine* les avantages et les inconvénients de la fusion. Elle est d'autant plus nécessaire que le sujet des fusions revêt une charge émotionnelle pour une grande partie de la population. Si tous les exécutifs engagés dans un processus de fusion ont déployé des efforts dans la communication, force est de constater que celle-ci était souvent trop tardive et pas toujours dimensionnée à l'enjeu de la fusion. Comme cela est par ailleurs mentionné dans le "Guide pour les fusions de communes", le Conseil d'Etat encourage dès lors les autorités communales à élaborer, dès le début du processus de fusion, une véritable stratégie en matière de communication avec le concours de professionnels de la branche.

### 3.2.3 Mettre en avant l'expérience positive des autres fusions

Le Conseil d'Etat considère que les nombreuses expériences réussies en matière de fusions de communes doivent être davantage valorisées. Concrètement, cela signifie pour les communes qui souhaitent s'engager dans un processus de fusion d'inviter systématiquement les autorités de ces nouvelles entités pour qu'elles fassent part de leur expérience. Des contacts en ce sens ont d'ores et déjà été pris avec la commune d'Oron. Ces témoignages sont importants non seulement pour les autorités, mais aussi pour la population dont les interrogations sont nombreuses sur ce sujet. Le partage d'expériences, et ce dès le début du processus de rapprochement, est un facteur susceptible de favoriser les fusions.

Le Conseil d'Etat effectuera, au cours de la législature communale, une analyse des fusions qui ont été réalisées depuis l'entrée en vigueur de la LFusCom. Ce bilan permettra d'évaluer les fusions qui ont été réalisées et les expériences vécues par les communes sur la base de différents critères afin d'en tirer des enseignements utiles pour l'ensemble des communes vaudoises. Cette tâche serait confiée à un organisme indépendant de l'Etat pour garantir une neutralité dans cette démarche.

### 3.2.4 Une population davantage associée

Les membres des groupes de travail dans un processus de fusion sont issus très majoritairement des municipalités et des conseils généraux ou communaux. Les citoyens devraient être davantage associés aux réflexions des groupes de travail afin de les impliquer plus concrètement dans l'étude d'une fusion. Cela permettrait non seulement d'entendre plus en amont les craintes, les critiques et les interrogations des citoyens mais aussi de réduire le déficit de connaissances et d'informations concernant le fonctionnement d'une commune.

Toutefois, une démarche plus participative n'est pas si simple à mettre en pratique car la "construction" d'une nouvelle commune administrative et politique reste une démarche relativement abstraite pour la population, contrairement à des projets visant à réaliser un nouveau plan de quartier, le réaménagement d'un centre-ville ou la construction d'une grande salle.

### 3.2.5 Rôle du Service des communes et du logement dans l'accompagnement des processus de fusions

Jusqu'à fin 2015, le Conseil d'Etat pouvait s'appuyer sur son délégué aux fusions de communes pour assister les communes dans leurs démarches. Celui-ci ayant quitté l'Etat de Vaud, s'est posée la question de savoir comment le remplacer.

Comme cela a été relevé dans le bilan des fusions présenté dans ce document, les problèmes et les questions sont multiples et les compétences nécessaires pour y faire face pluridisciplinaires. C'est la raison pour laquelle une nouvelle approche a été mise en place pour répondre aux besoins des communes poursuivant une réflexion sur un processus de fusion.

Actuellement, l'art. 2 LFusCom prévoit que

*" 1 Le département en charge des relations avec les communes (ci-après : le département) et les préfets appuient les communes en matière de fusion. Ils peuvent notamment collaborer avec elles à la préparation d'une fusion et leur adresser des recommandations.*

*2 Le département:*

- a. coordonne l'activité des autres départements lors de fusions de communes ;*
- b. conduit les procédures de préavis et d'approbation auprès des autorités fédérales et cantonales compétentes ;*
- c. informe les autres départements des fusions de communes allant entrer en vigueur."*

Le Service des communes et du logement sera l'entité administrative de référence en matière de

fusions de communes. Le but va être de fédérer toutes les compétences présentes au sein du service et d'apporter du savoir-faire en matière financière (simulation de péréquation, analyses financières comparatives par exemple) et juridique (convention de fusion notamment). Il jouera également un rôle transversal avec les autres services de l'Etat afin de simplifier les démarches des comités de pilotage. Le rôle des préfets, dont la connaissance approfondie du tissu local et de leur district et, partant, de leur besoin en matière de fusion est un atout supplémentaire, sera également renforcé. De plus, il est prévu de confier un mandat à une personne dont le rôle sera exclusivement dédié à l'accompagnement des communes engagées dans un processus de fusion. Ce pôle de compétence sera placé sous la coordination de la Cheffe de service. Il va sans dire que la Cheffe du Département s'impliquera également dans les moments-clés pour apporter son soutien aux autorités communales.

Par ailleurs, le service des communes et du logement met déjà en ligne depuis quelques années un guide pour les fusions de communes qui est régulièrement mis à jour de façon à tenir compte des modifications légales et des expériences réussies en matière de fusions de communes. Ce guide offre une aide à la décision aux communes qui désirent entamer un processus de fusion et un fil conducteur identifiant les contraintes légales et la marge de manœuvre dont elles disposent tout au long du processus.

### **3.3 Mesures non retenues**

#### *3.3.1 Obligation pour la municipalité d'établir un préavis d'intention de fusion*

Le préavis d'intention n'est pas exigé par la loi. Si l'une des communes souhaite en présenter un à son conseil, les autres communes n'y sont pas tenues. Toutefois, le " Guide pour les fusions de communes " recommande de présenter un préavis d'intention pour l'étude d'une fusion afin d'obtenir un soutien de son Conseil communal ou général. La municipalité expose les raisons qui fondent son intention d'entreprendre des démarches avec telle ou telle autre commune en vue d'une fusion. Il relève de l'opportunité politique, et n'a aucun effet juridique, ni contraignant pour la municipalité. La décision du Conseil communal sur un préavis d'intention n'est pas sujette à référendum, car il ne s'agit que d'un vote consultatif ne modifiant pas la situation juridique existante et qui porte sur une intention de faire, entrant dans la compétence de la municipalité.

Dans les faits, un préavis d'intention est soumis aux Conseils communaux et généraux par le 95 % des communes qui s'engagent dans un processus de fusion. Dans l'immense majorité des cas, les organes délibérants approuvent les préavis d'intention des municipalités pour engager une étude de fusion.

Quant aux préavis d'intention qui ont été refusés par les organes délibérants, la situation ne s'est produite qu'à deux reprises ces dernières années, soit dans le projet des communes de Villars-Ste-Croix et Bussigny (refus du Conseil général de Villars-Ste-Croix) et dans celui concernant les communes de Daillens, Lussery-Villars, Penthaz et Penthalaz (refus à deux reprises du Conseil communal de Daillens).

En définitive, les communes sont donc parfaitement conscientes qu'un préavis est essentiel, même s'il n'est pas obligatoire. Le rendre obligatoire ne va donc pas changer la situation actuelle.

Pour l'ensemble de ces raisons, le Conseil d'Etat n'estime pas opportun de rendre l'adoption de ce préavis obligatoire.

### 3.3.2 Soumettre le préavis d'intention de fusion au corps électoral des communes concernées

Les communes dont les organes délibérants ont accepté un préavis pour l'étude d'un projet de fusion ne consultent que rarement leur population sur cet objet. L'explication tient au fait que l'immense majorité des communes qui s'engagent dans une étude de fusion disposent d'un Conseil général, jugé suffisamment représentatif de la population. De plus, comme son nom l'indique le préavis d'intention ne contient pas suffisamment d'informations pour avoir un poids décisif dans le processus de fusion. Rendre obligatoire un vote populaire sur ce même préavis après le vote des organes délibérants alourdirait la procédure et ne donnerait au surplus pas une indication fiable de succès ou d'échec. Encore une fois, un préavis d'intention est par essence peu précis sur le projet de fusion et ne donne que peu de renseignements à la population sur les tenants et aboutissants de la démarche.

Une telle mesure ne permettrait pas non plus de responsabiliser davantage les élus durant toute la phase du processus d'étude.

Fort de ces éléments, le Conseil d'Etat est d'avis de laisser les municipalités libres de juger opportun ou non d'organiser un vote consultatif sur le préavis d'intention auprès de la population.

### 3.3.3 Permettre aux communes, dont le corps électoral a approuvé la convention de fusion, de poursuivre le processus et, cas échéant, de soumettre les modifications nécessaires à la convention au Conseil général ou communal concerné avec la possibilité de référendum facultatif ou toute autre solution alternative permettant de poursuivre le processus

L'art. 151 al. 4 Cst-VD prévoit que " *Aucune fusion ne peut intervenir sans le consentement du corps électoral de chacune des communes concernées. Les scrutins ont lieu simultanément*", tandis que l'art. 7 LFusCom dispose que " *La convention de fusion est adoptée simultanément par le conseil général ou communal de chacune des communes concernées*".

C'est la règle de la double unanimité (acceptation de tous les organes délibérants et des corps électoraux) qui prévaut pour qu'une fusion de communes aboutisse dans le canton de Vaud. En cas de refus de l'un des organes délibérants (ou de plusieurs) ou de l'un des corps électoraux (ou de plusieurs), les autorités sont libres de rédiger une nouvelle convention de fusion. Cette dernière doit ensuite recevoir à nouveau l'aval de tous les organes délibérants et des corps électoraux. *In fine*, aucune fusion ne peut donc intervenir sans le consentement du corps électoral de chacune des communes concernées.

Permettre aux communes dont le corps électoral a approuvé la convention de fusion de poursuivre le processus et de soumettre le nouveau projet de fusion (la nouvelle convention) uniquement au vote des Conseils, avec possibilité de référendum facultatif, demanderait une modification de la Cst-VD, de la LFusCom et enfin de la loi du 16 mai 1989 sur l'exercice des droits politiques (LEDP ; RSV 160.01) puisque le référendum, même facultatif, n'existe pas dans les communes à Conseil général. Il faut également préciser que l'instauration d'un référendum facultatif ne simplifierait ni n'accélérerait le processus car il risquerait d'être systématiquement utilisé.

En définitive, si un projet de fusion est redimensionné uniquement avec les communes qui l'ont accepté, il ne s'agit plus de la même fusion. Cela implique nécessairement de soumettre un nouveau projet de convention aux organes délibérants puis aux corps électoraux, compte tenu des conséquences souvent importantes de ce changement (financières, administratives, électorales, territoriales, etc.).

Il faut rappeler que deux fusions ont été redimensionnées à la suite du refus des corps électoraux d'une ou de plusieurs communes et que la seconde votation sur la convention de fusion a abouti positivement dans un délai très raisonnable (Valbroye et Chavornay). Le Conseil d'Etat est dès lors d'avis de ne pas modifier cette procédure.

### *3.3.4 Validation de fusions simplifiées, uniquement par le législatif dans les communes à conseil général*

Cette mesure consiste à ne pas soumettre au peuple, dans les communes à conseil général, la convention de fusion si le législatif l'a adoptée. Cette solution n'a pas été retenue par le Conseil d'Etat puisque l'art. 151 Cst-VD prévoit qu'aucune fusion ne peut intervenir sans le consentement du corps électoral de chacune des communes concernées. Outre le fait que cette mesure nécessiterait une modification de la Cst-VD, le Conseil d'Etat estime que la convocation d'un conseil général où la décision d'approbation de la convention de fusion est prise n'a pas la même valeur qu'une convocation des citoyens aux urnes.

### *3.3.5 Fusions forcées pour les communes qui disent non au milieu du périmètre de fusion*

Il s'agit ici d'imposer une fusion à des communes dont les citoyens auraient refusé la fusion. Cette solution n'a pas été retenue par le Conseil d'Etat dans la mesure où elle est contraire à l'art. 151 Cst-VD qui prévoit le consentement de tous les corps électoraux des communes parties au projet de convention de fusion. D'autre part, elle a été considérée comme étant une ingérence dans l'autonomie communale garantie également par l'art. 139 Cst-VD.

### *3.3.6 Assouplir la règle de l'unanimité lors du vote devant le peuple si tous les législatifs ont dit oui*

Cette mesure consiste à supprimer " l'effet de veto " que peut avoir le vote d'une seule commune si tous les législatifs ont approuvé la convention, de même qu'une majorité (absolue ou qualifiée) de la population à l'échelle de toutes les communes.

Différents scénarii (majorité absolue ou qualifiée de 2/3 respectivement 3/4) ont été étudiés sur la base des résultats des scrutins de 2014 et 2015 (9 échecs). Il en résulte qu'un assouplissement de la règle de l'unanimité n'aurait de véritable portée que si l'on se satisfaisait d'une majorité de 50,1% : 7 des 9 conventions de fusions en échec lors des scrutins de 2014 et 2015 auraient alors été acceptées. Les projets du Haut-Talent et d'Aubonne auraient en revanche dans tous les cas échoué, tandis que 14 communes sur 38 se seraient vues imposer une fusion malgré un refus populaire.

Avec une majorité qualifiée de 2/3, seule la convention de fusion d'Echallens (Bettens, Biolay-Orjulaz, Echallens, Oulens-sous-Echallens, Penthéraz, Villars-le-Terroir), acceptée par 66,7% des votants, aurait passé la rampe, tandis qu'aucune convention de fusion en échec lors des scrutins de 2014 et 2015 n'a été approuvée par 3/4 de la population.

En définitive, un assouplissement de la règle de l'unanimité n'augmenterait pas de façon significative le nombre de fusions acceptées, sauf à se satisfaire de la majorité absolue à l'échelle de toutes les communes. Cela pourrait toutefois s'avérer contre-productif, car l'organe délibérant pourrait être incité à s'opposer à un projet de fusion par crainte qu'il ne soit imposé à sa population qui n'en voudrait pas.

De plus, le Conseil d'Etat estime que cette mesure, qui nécessiterait une modification de la Cst-VD, est de nature à réduire de manière considérable le droit des citoyens des communes parties au projet de convention de fusion, ce qui n'est pas acceptable dans des projets aussi importants que sont les fusions de communes.

### *3.3.7 Possibilité d'accorder des zones constructibles supplémentaires aux communes qui fusionnent*

Cette mesure reviendrait à permettre, lors de la modification d'un PGA en suite de fusion de communes, la constitution ou le maintien d'une zone à bâtir plus conséquente pour la commune fusionnée que pour les anciennes communes.

Actuellement, il n'y a pas de base légale permettant d'accorder des avantages en matière d'aménagement du territoire aux communes qui fusionnent. Selon le Service du développement territorial, l'introduction d'un bonus sous forme de zone à bâtir serait contraire au plan directeur

cantonal (mesure A1 et A11 notamment). De plus, si ce dernier devait être modifié, il ne respecterait pas non plus le scénario démographique. Finalement, une modification de la loi vaudoise en matière d'aménagement du territoire dans le sens visé reviendrait très vraisemblablement à violer le droit fédéral.

### *3.3.8 Nouveau plafond d'habitants pour l'incitation financière*

Actuellement, l'incitation financière est plafonnée à 1'500 habitants par commune qui fusionne et à 3'000 habitants pour l'ensemble des communes qui fusionnent. Le premier plafond de 1'500 habitants désavantage les communes dont la population est supérieure à ce plafond (pour la plupart des centres régionaux) et qui fusionnent avec des petites localités. Le second plafond de 3'000 habitants désavantage quant à lui les projets de fusions comportant un nombre important de communes dont la population pour chacune d'entre elles est inférieure à 1'500 habitants mais qui, une fois regroupées, dépasse les 3'000 habitants. Plusieurs projets de fusions par le passé présentaient ces caractéristiques, ce qui est également le cas de projets actuellement en cours (voir ci-dessus les projets d'étude de fusion pour la législature 2016-2021).

Il a été envisagé de relever le premier plafond de 1'500 à 2'500 habitants par commune qui fusionne et de supprimer le second plafond de 3'000 habitants pour l'ensemble des communes qui fusionnent. Il s'agissait en fait de reprendre partiellement le système appliqué dans le canton de Neuchâtel. Cette solution n'a pas été retenue pour des raisons financières. En effet, le déplafonnement de l'incitation financière aurait conduit à une augmentation significative des coûts pour l'Etat, ce qui n'est pas souhaitable.

### *3.3.9 Maintien du calcul de l'incitation financière en cas de nouvelle fusion*

L'art. 25 al. 4 LFusCom précise qu'en cas de nouvelle fusion dans les dix ans qui suivent l'entrée en vigueur d'une fusion précédente, la population des communes pour lesquelles l'incitation financière a été versée lors de la fusion précédente n'est pas prise en considération pour le calcul de la nouvelle incitation financière. Le but de cette limitation était d'éviter des abus à l'incitation financière en cas de fusions rapprochées. Une mesure envisagée consistait à supprimer l'art. 25 al. 4 LFusCom. Finalement, le Conseil d'Etat a décidé de ne pas la retenir pour des motifs financiers.

### *3.3.10 Elaboration par l'Etat de plans de fusions*

Le canton de Fribourg a introduit dans sa législation l'obligation pour les préfets d'établir, en collaboration avec les communes, un projet de plan de fusion soumis à l'approbation du Conseil d'Etat. Ce plan contraignant a pour objectif d'illustrer la meilleure façon de lier les forces et les faiblesses des communes, ce qui se traduit par l'attribution de périmètres de fusion. Le plan est le résultat d'une pondération des intérêts communaux, des districts et du canton.

Le Conseil d'Etat ne souhaite pas introduire cette mesure dans le Canton de Vaud. Il estime que les fusions sont avant tout l'affaire des communes, liées à la sensibilité du terrain et à la volonté d'entités locales partageant les mêmes préoccupations de s'unir. Le Conseil d'Etat estime que le canton ne doit pas déterminer les fusions qu'il estime opportunes ou non.

### *3.3.11 Maintien temporaire des conseils généraux lorsque la commune fusionnée compte plus de 1'000 habitants*

Il a été constaté, lors de certains projets de fusions regroupant plusieurs communes dont la population dépasserait de peu le seuil des 1'000 habitants, que l'obligation d'élire un conseil communal (conformément à l'art. 1a LC) pouvait engendrer des craintes chez les conseillers généraux, voire constituer un frein à la fusion.

Une solution envisagée serait de permettre à la nouvelle commune fusionnée de conserver un conseil

général jusqu'à la fin de la législature suivante. Cependant, une réflexion globale sur les conseils généraux et leur fonctionnement est actuellement menée par le Département dans le cadre de la révision complète de la LEDP. Cette proposition sera donc examinée dans le cadre de la révision en cours.

Il convient de relever qu'une solution de ce type ne pourrait être envisagée s'agissant du passage au système proportionnel (cf. point 2.8.4) étant donné qu'elle nécessiterait une révision constitutionnelle (art. 144 al. 3 Cst-VD).

## **4 PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI DU 7 DÉCEMBRE 2004 SUR LES FUSIONS DE COMMUNES (LFUSCOM) ET DE DÉCRET SUR L'INCITATION FINANCIÈRE AUX FUSIONS DE COMMUNES (DIFFUSCOM)**

### **4.1 Contexte et enjeux**

Nous l'avons indiqué précédemment, le Conseil d'Etat, dans son programme de législature 2017 – 2022, s'est fixé comme objectif de " prolonger le soutien aux fusions de communes, notamment par le biais d'incitations financières revues et d'autres mesures d'accompagnement ".

Suite aux différents échecs de fusions de communes dès la fin 2014, il était indispensable d'effectuer une analyse complète des moyens mis en œuvre pour inciter les communes vaudoises à fusionner afin qu'elles demeurent des entités fortes et administrativement solides. En effet, les communes fusionnent pour créer un cadre politique et administratif adapté aux exigences actuelles et futures de la gestion publique. L'augmentation du volume de travail, la spécialisation des tâches communales et le recours de plus en plus grand aux associations intercommunales sont autant de raisons qui doivent constituer des raisons de fusionner. La fusion doit permettre de renforcer l'autonomie communale en leur redonnant la taille nécessaire à assumer les nombreuses tâches de proximité qui leur sont confiées. Il est également dans l'intérêt du Canton de pouvoir s'appuyer sur des communes fortes.

Le Conseil d'Etat propose d'introduire une nouvelle mesure financière sous la forme d'une aide au démarrage servant à financer les études de fusions et de revoir le calcul de l'incitation financière en cas d'aboutissement de la fusion.

### **4.2 Rappel du cadre légal**

Actuellement, le Canton de Vaud ne connaît pas le principe d'une aide financière au démarrage.

Quant à l'incitation financière concernant les fusions de communes, son principe est prévu aux art. 24, 25 et 26 LFusCom tandis que les montants alloués étaient fixés dans le DIFFusCom dont la validité a expiré au 31 décembre 2016.

### **4.3 Aide financière au démarrage**

Le Conseil d'Etat propose de reprendre le mécanisme du canton de Berne et d'introduire le principe d'une aide financière au démarrage à l'art. 24 LFusCom :

*"Les communes qui souhaitent fusionner ont droit à une aide financière au démarrage et, en cas d'aboutissement de la fusion, à une incitation financière."*

Un nouvel art. 24b LFusCom définit les contours de l'aide financière au démarrage dont les modalités de calcul et de versement sont fixées par un décret du Grand Conseil :

*"Sur requête commune des municipalités désireuses d'entrer dans un processus de fusion, le Conseil d'Etat peut accorder une aide financière au démarrage destinée à couvrir jusqu'à la moitié des frais liés à l'étude de fusion. Les modalités de calcul et du versement de cette aide financière sont fixées par un décret du Grand Conseil."*

Le décret du Grand Conseil, à son art. 3, précise que :

*"1. L'aide financière au démarrage est destinée à couvrir jusqu'à la moitié des frais liés à l'étude de fusion.*

*2. La requête commune des municipalités doit être accompagnée d'un budget détaillant les frais liés à l'étude de fusion.*

*3. L'aide au démarrage est plafonnée comme suit :*

*- Pour deux communes, elle ne peut excéder CHF 70'000.- ;*

*- Ce plafond est augmenté de CHF 10'000.- par commune supplémentaire ;*

*- Dans tous les cas, l'aide ne peut excéder CHF 120'000.-.*

*4. Le Conseil d'Etat se prononce sur la base du projet de budget présenté par les municipalités requérantes. L'aide au démarrage n'est versée qu'à condition que les conseils généraux/communaux aient accepté la demande de crédit pour l'étude de fusion.*

*5. Le département détermine les modalités du versement de cette aide en tenant compte des besoins des communes désireuses de fusionner."*

#### **4.4 Calcul de l'incitation financière en fonction de la capacité contributive des habitants de la commune**

Le Conseil d'Etat propose que le montant de l'incitation financière soit calculé de la manière suivante : l'incitation financière de base est fixée à 200 francs par habitant. Elle est portée à 300 francs, respectivement à 400 francs, si, sur les trois années qui précèdent le vote sur la fusion, la moyenne de la valeur du point d'impôt par habitant dans la commune considérée est inférieure d'au moins 20%, respectivement de 40%, à celle de toutes les communes du canton.

L'art. 4 al. 1 du décret prévoit ce qui suit :

*" L'incitation financière consiste en un montant en francs par habitant des communes qui fusionnent. Il s'établit comme suit :*

*a. lorsque la moyenne de la valeur du point d'impôt par habitant pour la commune considérée calculée sur les trois années civiles qui précèdent le vote sur la fusion est inférieure d'au moins 40% à la moyenne de la valeur du point d'impôt par habitant pour l'ensemble des communes sur la même période, le montant est fixé à 400 francs ;*

*b. lorsque cette moyenne est inférieure d'au moins 20% à la moyenne cantonale, le montant est fixé à 300 francs ;*

*c. dans les autres cas, il est fixé à 200 francs. "*

#### **4.5 Création d'un fonds cantonal pour l'aide financière au démarrage et pour l'incitation financière**

Le solde de l'ancien fonds cantonal destiné à l'incitation financière des fusions se monte à CHF 10'468'663.-. Ce fonds qui existe toujours sur un plan comptable n'a toutefois plus de base légale depuis fin 2016 par suite de l'abrogation des anciens DIFFusCom et RF-IFFusCom. L'idée est donc de reprendre le même mécanisme avec des adaptations. Le fonds aura sa base légale dans la loi et figurera au bilan de l'Etat de Vaud. Son fonctionnement sera précisé dans un nouveau décret du Grand Conseil (DIFFusCom). Il est ainsi prévu de recréer ce fonds et de l'alimenter une première fois par le montant équivalent au solde encore disponible de l'ancien fonds. La première dotation de ce fonds est donc conséquente et probablement suffisante pour financer l'aide financière au démarrage ainsi que l'incitation financière aux fusions de communes conformément aux nouvelles prescriptions.

Il est proposé d'introduire un nouvel art. 24a LFusCom dont la teneur est la suivante :

*"1. Les aides au démarrage et incitations financières sont financées au moyen d'un fonds.*

*2. Celui-ci figure au bilan de l'Etat. Son fonctionnement est réglé par un décret du Grand Conseil."*

## **4.6 Commentaires article par article des modifications législatives proposées**

### **Article 24**

Cet article est modifié pour introduire formellement le principe de l'aide financière au démarrage. De même que l'incitation financière, il s'agit d'une sorte de subvention, soumise à la loi sur les subventions du 22 février 2005 pour autant que la LFusCom n'y déroge pas.

### **Article 24a nouveau**

L'alinéa 1er ancre dans la LFusCom un (nouveau) fonds cantonal destiné à financer l'aide financière au démarrage et l'incitation financière aux fusions de communes. Jusqu'à fin 2016, les incitations financières et la prime à la fusion étaient financées par un fonds au bilan de l'Etat de Vaud, créé sur la base de l'ancien DIFFusCom.

L'alinéa 2 précise que, comme par le passé, le fonds figure au bilan de l'Etat. En revanche, son fonctionnement, c'est-à-dire sa gestion et son alimentation, est réglé par un nouveau décret du Grand Conseil (DIFFusCom).

### **Article 24b nouveau**

Le Conseil d'Etat propose d'introduire une aide financière au démarrage, soit un soutien financier apporté par l'Etat en début d'un processus de fusion pour aider les communes à financer l'étude de fusion, laquelle est primordiale avant que les communes ne s'engagent dans le processus proprement dit. Pour certaines petites communes, cette aide peut devenir capitale dans la décision de se lancer dans une telle démarche. Le but recherché est que le canton prenne en charge jusqu'à la moitié des frais liés à l'étude de fusion afin d'empêcher que certaines communes renoncent à toutes démarches si les liquidités leur font défaut pour financer cette étude. Les modalités de calcul de cette aide ainsi que les modalités de versement sont fixées dans un décret du Grand Conseil.

## **4.7 Commentaires par articles du projet de décret proposé**

### **Article 1**

Cet article définit le but du décret qui est de fixer les modalités des mesures financières prévues dans la loi sur les fusions de communes.

### **Article 2**

Cet article rappelle le principe de l'art. 27 LFusCom qui prévoit que le Conseil d'Etat décide du montant de l'incitation financière. Ce principe vaut également pour la nouvelle aide financière au démarrage.

### **Article 3**

L'alinéa 1 prévoit que les municipalités désireuses de fusionner peuvent présenter une requête commune d'aide financière au démarrage auprès du Conseil d'Etat. Ce dernier sera donc saisi et décidera du principe de l'octroi de l'aide ainsi que du montant.

Selon l'alinéa 2, la requête doit être accompagnée d'un devis d'un mandataire engagé pour l'étude de fusion par exemple, ou d'un budget établi par les communes dans l'hypothèse où les travaux sont effectués à l'interne. Il doit s'agir exclusivement des frais d'étude et non de frais liés à la mise en place de la fusion en elle-même. En particulier, les frais de scrutin en sont exclus. Les documents à fournir par les communes requérantes doivent aider à définir le montant qui sera accordé par le Conseil d'Etat. Cette exigence permet de s'assurer que les communes requérantes souhaitent sérieusement s'engager dans un processus de fusion.

L'alinéa 3 fixe le montant maximum de l'aide financière. En cas de projet de fusion à deux communes, celui-ci s'élève à 70'000 francs au plus. Pour chaque commune participante supplémentaire, l'aide

maximum peut être majorée de 10'000 francs. L'aide totale ne pourra pas excéder 120'000 francs.

L'alinéa 4 précise que l'aide est accordée lorsque les conseils généraux/communaux ont autorisé la dépense extra budgétaire pour l'étude de fusion selon l'art 4 al. 1 ch. 3 LC. Le Conseil d'Etat rend une décision préalable et conditionnelle aux décisions des organes délibérants de communes. Les communes peuvent donc commencer leur démarche pour l'obtention de l'aide financière au démarrage en amont de manière à pouvoir assurer au conseil général/communal qu'une partie du crédit d'étude de fusion sera financé par cette aide.

L'alinéa 5 permet au Département de fixer les modalités de versement de l'aide financière au démarrage. Ainsi, sur la base d'une appréciation des différents paramètres entourant la situation des communes demandeuses (manque de liquidités par exemple), le Département pourra décider du montant des tranches ainsi que des conditions de leur versement. Ainsi par exemple, en cas d'avortement prématuré du projet de fusion en cours d'étude ou de revue du budget à la baisse, le Département pourra interrompre le versement de l'aide au démarrage ou adapter son montant.

#### **Article 4**

L'alinéa 1er pose les nouveaux éléments de calcul de l'incitation financière aux fusions en prenant en compte la capacité contributive des habitants de chaque commune qui fusionne. Le montant de l'incitation financière passe de 200 francs par habitant à 300 francs, respectivement à 400 francs, si, la moyenne de la valeur du point d'impôt par habitant dans la commune considérée, calculée sur les trois années civiles qui précèdent le vote sur la fusion, est inférieure d'au moins 20%, respectivement 40%, à celle de toutes les communes du canton.

Il est précisé que pour déterminer la moyenne de la valeur du point d'impôt, seuls les impôts qui dépendent du taux (revenu, bénéfice, capital) sont pris en compte.

Par ailleurs, l'année de référence est celle où la fusion est approuvée par les corps électoraux des communes concernées conformément à l'art. 27 al. 3 LFusCom.

#### **Article 5**

Selon l'alinéa 1, le service en charge des communes assure la gestion, le contrôle et le suivi du fonds destiné au financement des mesures financières aux fusions de communes.

Selon l'alinéa 2, ce fonds est alimenté une première fois avec le montant correspondant au solde de l'ancien fonds destiné à l'incitation financière aux fusions de communes. Ce solde se monte à CHF 10'468'663.- et il représente la première alimentation de ce fonds.

Selon l'alinéa 3, le fonds est alimenté annuellement dans le cadre du budget de fonctionnement du service en charge des communes. Cela se fera sur la base d'un inventaire des projets de fusions connus.

#### **Article 6**

Le Décret a une durée de validité de 10 ans dès son entrée en vigueur.

### **5 RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LE POSTULAT NICOLAS ROCHAT FERNANDEZ ET CONSORTS POUR UNE REFORME DU PROCESSUS ET DES MODALITES DES FUSIONS DE COMMUNES (15\_POS\_074)**

#### ***Rappel du postulat***

##### ***1. Préambule***

*Depuis l'entrée en vigueur de la Constitution vaudoise du 14 avril 2003 et la mise en œuvre de son cadre légal incitant aux fusions, 25 nouvelles communes se sont constituées par fusion. Le nombre de communes vaudoises a ainsi été ramené de 381 en 2005 à 311 à la fin de l'année 2014.*

*Or, ce mouvement d'acceptations successives depuis maintenant huit ans a été brusquement*

*interrompu lors de différents scrutins ces derniers mois. En effet, plusieurs projets de fusion n'ont pas obtenu la majorité dans chaque commune concernée.*

*Les motionnaires sont bien conscient-e-s que des explications du vote négatif peuvent être trouvées à la lumière des particularités régionales des communes concernées. Néanmoins, les résultats des derniers scrutins mettent en évidence des failles de certaines dispositions de la loi sur les fusions de communes (ci-après LFusCom)[1]. En dernier ressort, les causes des échecs des différents scrutins, nonobstant une explication purement régionale, démontrent que l'action et la stratégie du canton doivent être revues substantiellement.*

*Partant, la loi et son règlement afférent ne peuvent faire l'économie d'une modification, ou à tout le moins, d'une réflexion en vue d'améliorer le processus d'incitation à la fusion de commune voulue par le Constituant<sup>[2]</sup>.*

## **2. Modification du processus**

### **2.1 Modification 1 : rédaction d'un préavis d'intention des fusions et scrutin populaire**

*L'article 3 LFusCom donne droit de proposer une fusion avec une ou plusieurs communes à l'exécutif et au législatif communal ou à une partie du corps électoral concerné.*

*Lorsque l'idée d'une fusion vient d'une municipalité, il est recommandé, avant de se lancer dans d'importants travaux pour préparer une fusion, de présenter au Conseil général ou communal, un préavis d'intention.*

*Or, ledit préavis n'est pas exigé par la loi. Si l'une des communes souhaite en présenter un à son conseil, les autres communes n'y sont pas tenues<sup>[3]</sup>.*

*Il nous apparaît également important que la population soit consultée également en amont du processus. En effet, plusieurs préavis d'intention de fusion ont été refusés par les législatifs sans pour autant avoir consulté la population.*

*Il est donc primordial que l'ensemble des autorités se mettent d'accord sur le principe de base avant toute autre démarche avec validation du corps électoral concerné.*

*Pour le surplus, cette nouvelle disposition permettra également de davantage impliquer et responsabiliser les élu-e-s durant toute la phase du processus et d'éviter à certains de se désolidariser quelques mois avant le scrutin décisif portant sur la fusion.*

***Compte tenu de l'importance d'un processus de fusion, autant ce qui concerne sa longueur dans le temps que les montants engagés, il apparaît essentiel que la municipalité soit obligée de produire un préavis d'intention — et donc une décision collégiale — à son conseil et que le corps électoral soit également consulté.***

### **2.2 Modification 2 : Incitations financière des communes**

*Les dispositions des articles 25 et 26 LFusCom et du décret afférent prévoient deux types d'aide financière :*

—

*CHF 250.- par habitant-e des communes qui fusionnent. Cette aide est plafonnée à l'500 habitant-e-s par commune, respectivement 3'000 pour l'ensemble des communes fusionnantes. Afin d'encourager les fusions de plus de deux communes un multiplicateur est appliqué au calcul de l'incitation financière de 0,1 unité pour chaque commune supplémentaire à la fusion ;*

—

*Une incitation financière supplémentaire à la fusion est prévue à l'article 28 de la loi. Cette prime à la fusion se concrétise par une multiplication de 1,5 du montant de l'incitation financière. Cette disposition est valable dix ans suivant l'adoption de la loi, soit jusqu'en février 2015.*

*Dans le canton de Neuchâtel, le subside octroyé pour la fusion est calculé en multipliant, pour*

chacune des communes fusionnées, le montant de 400 francs par le chiffre de leur population, pondéré par le coefficient d'impôt relatif moyen et l'inverse du revenu fiscal relatif moyen de l'ensemble des communes fusionnées<sup>[4]</sup>.

Le plafond d'habitants par commune s'élève à 2'500 (contre 1'500 sur Vaud). Enfin, un plafond plus élevé de 5'000 habitants au maximum est possible pour des communes de plus de 10'000 habitants.

Il n'est, en revanche, pas prévu de plafond sur le nombre total des habitant-e-s des communes fusionnées (contrairement à Vaud qui plafonne à 3'000 habitant-e-s pour l'ensemble des communes).

Le canton de Neuchâtel a connu, depuis le début des années deux mille, une vague successive de grandes fusions. En effet, les deux fusions des Val-de-Travers (10'000 habitant-e-s et 9 communes) en 2009 et Val-de-Ruz en 2013 (15 communes pour 16'000 habitant-e-s) font figure de pionnières tant pour le nombre d'habitant-e-s que le nombre de communes fusionnées.

Pour 2015, un autre projet ambitieux de réunir sept communes et 17'300 habitant-e-s du Grand Entre-deux-Lacs (communes de l'est de la Ville de Neuchâtel).

Bien évidemment, l'incitation financière n'est pas une fin en soi. Il faut avant tout un projet de société rassembleur et soutenu par les autorités communales. Et nous l'avons observé, la question de l'identité demeure importante dans le processus. A cette fin, un postulat de notre collègue Neyroud avait été déposé.

Toutefois, on ne peut faire l'économie d'une modification des moyens financiers pour que ces projets aboutissent. En effet, des recherches effectuées par l'Institut des hautes études en administration publique (IDHEAP) démontrent, après consultation des autorités de communes fusionnées de plusieurs cantons, que l'incitation financière demeure le type d'incitation le plus important pour l'incitation à la fusion, aux yeux des autorités communales<sup>[5]</sup>.

**Partant, une modification des plafonds d'aides en francs par habitant-e-s prévus à l'article 25 de la loi apparaît nécessaire. De même que la continuation de l'incitation financière supplémentaire prévue à l'article 28.**

### 2.3 Modification 3 : processus de ratification de la Convention de fusion

Une fois la convention adoptée par les Conseils généraux, un vote populaire a lieu. La convention doit être acceptée par la majorité de chaque corps électoral respectif. En d'autres termes c'est la règle de l'unanimité qui fait foi.

Dans certains cas, il peut paraître quelques fois un peu décevant aux yeux des autorités concernées — et de la population — qu'un projet de fusion échoue suite à un vote négatif d'une seule commune. Compte tenu de la complexité technique requise pour construire un tel projet, il apparaît logique qu'une convention de fusion ne puisse s'établir avec plusieurs scénarios à la carte.

**Toutefois, la loi doit donner la possibilité aux communes dont le corps électoral s'est majoritairement prononcé en faveur de la fusion de poursuivre le projet et de le soumettre, cette fois-ci, uniquement au Conseil communal. Un référendum facultatif serait dans tous les cas possible.**

## 3. Conclusion

Au vu de ce qui précède, les soussigné-e-s ont l'honneur de proposer au Conseil d'Etat :

1. d'effectuer un état des lieux et un bilan sur les différents projets de fusion depuis l'entrée en vigueur de la loi ;

et

d'étudier l'opportunité des modifications constitutionnelles, légales et réglementaires suivantes :

1. obligation pour la municipalité d'établir un préavis d'intention de fusion ;
2. soumettre le préavis d'intention de fusion au corps électoral des communes concernées ;

3. poursuivre l'incitation financière supplémentaire prévue à l'article 28 LFusCom ;
4. modifier l'incitation financière de base à la hausse de l'article 25 LFusCOM, plus précisément, le plafond du nombre d'habitant-e-s ;
5. permettre aux communes, dont le corps électoral a approuvé la Convention de fusion, de poursuivre le processus et, cas échéant, de soumettre les modifications nécessaires à la convention au Conseil général ou communal concerné avec possibilité de référendum facultatif.

Pour le Groupe socialiste au Grand Conseil vaudois, (Signé) Nicolas Rochat Fernandez et 37 cosignataires.

*Demande une prise en considération immédiate.*

**Le 16 juin 2015, le Grand Conseil a accepté le postulat dans une version amendée concernant les points 4, 5 et 6 de la conclusion dudit postulat. Ces amendements sont les suivants :**

*Les points 4 et 5 concernant les incitations financières sont fusionnés avec la formulation suivante :*

**4. Evaluer, le cas échéant, adapter les mesures d'incitation financière ;**

*Le point 6 est complété comme suit :*

**6. Permettre aux communes, dont le corps électoral a approuvé la convention de fusion, de poursuivre le processus et, cas échéant, de soumettre les modifications nécessaires à la convention au Conseil général ou communal concerné avec la possibilité de référendum facultatif *ou toute autre solution alternative permettant de poursuivre le processus.***

<sup>[1]</sup>RSV 175.61

<sup>[2]</sup>Art. 151ssde la Constitution du canton de Vaud (RSV 101.01)

<sup>[3]</sup>Service des communes et des relations institutionnelles, *Guide pour les fusions de communes du Canton de Vaud, septembre 2010, p. 10*

<sup>[4]</sup>RSN 172.410

<sup>[5]</sup>GUETL M., *Incitations cantonales aux fusions de communes en Suisse et en Valais, Working paper de l'IDHEAP, 2011, p. 38.*

## **Rapport du Conseil d'Etat**

Le postulat Nicolas Rochat Fernandez et consorts pour une réforme du processus des modalités de fusions de communes reproduit ci-dessus fait un certain nombre de propositions au Conseil d'Etat reprises ci-après :

*1. Effectuer un état des lieux et un bilan sur les différents projets de fusion depuis l'entrée en vigueur de la loi*

Cet état des lieux a été effectué sous le point 2 (Etat des lieux et bilan des différents projets de fusions depuis l'entrée en vigueur de la loi) du présent document. Le Conseil d'Etat y énumère les projets de fusions réussis et ceux qui n'ont pas abouti. Il examine les raisons des échecs et détaille de manière approfondie les mesures envisageables et celles qu'il ne retient pas.

Le postulat demandait aussi d'étudier les opportunités des modifications constitutionnelles, légales et réglementaires suivantes :

*2. Obligation pour la municipalité d'établir un préavis d'intention de fusion*

Comme évoqué au point 3.3.1 ci-dessus, un préavis d'intention est soumis aux Conseils communaux et généraux par le 95 % des communes qui s'engagent dans un processus de fusion. Dans l'immense majorité des cas, les organes délibérants approuvent les préavis d'intention des municipalités pour engager une étude de fusion.

Quant aux préavis d'intention pour une étude de fusion qui ont été refusés par les organes délibérants,

la situation ne s'est produite qu'à deux reprises ces dernières années.

En définitive, les communes sont donc parfaitement conscientes qu'un préavis est essentiel, même s'il n'est pas obligatoire. Le rendre obligatoire ne va donc pas changer la situation actuelle.

Pour ces raisons, le Conseil d'Etat n'estime pas opportun de rendre l'adoption de ce préavis obligatoire.

### *3. Soumettre le préavis d'intention de fusion au corps électoral des communes concernées*

La majorité des communes dont les organes délibérants ont accepté un préavis pour l'étude d'un projet de fusion ne consultent que rarement leur population sur ce sujet. L'explication tient au fait que l'immense majorité des communes qui s'engagent dans une étude de fusion disposent d'un Conseil général, jugé suffisamment représentatif de la population. De plus, comme son nom l'indique, le préavis d'intention ne contient pas suffisamment d'informations pour avoir un poids décisif dans le processus de fusion. Rendre obligatoire un vote populaire sur ce même préavis après le vote des organes délibérants alourdirait la procédure et ne donnerait au surplus pas une indication fiable de succès ou d'échec.

Une telle mesure ne permettrait pas non plus de responsabiliser davantage les élus durant toute la phase du processus d'étude.

Le Conseil d'Etat est d'avis, comme il l'a exposé sous point 3.3.2. ci-dessus, de laisser les municipalités libres de juger opportun ou non d'organiser un vote consultatif sur le préavis d'intention auprès de la population.

### *4. Evaluer, cas échéant, adapter les mesures d'incitations financières*

Le Conseil d'Etat, suite à l'évaluation faite notamment dans les autres cantons romands, propose une nouvelle mesure financière. Il s'agit de l'aide financière au démarrage permettant aux communes désirant entrer dans un processus de fusion d'être soutenues financièrement pour leurs études de fusions dès le départ du projet.

En outre, le Conseil d'Etat propose un nouveau mode de calcul de l'incitation financière de sorte à favoriser l'intégration, dans les projets de fusions, des communes dont la capacité contributive est moins importante. Ainsi, il est proposé une incitation financière adaptée et calculée en fonction du point d'impôt par habitant.

### *5. Permettre aux communes, dont le corps électoral a approuvé la convention de fusion, de poursuivre le processus et, cas échéant, de soumettre les modifications nécessaires à la convention au Conseil général ou communal concerné avec la possibilité de référendum facultatif ou toute autre solution alternative permettant de poursuivre le processus*

Il convient de rappeler que cette mesure demanderait une modification de la Cst-VD, de la LFusCom et enfin de la LEDP puisque le référendum, même facultatif, n'existe pas dans les communes à Conseil général. Il faut également préciser que l'instauration d'un référendum facultatif ne simplifierait ni n'accélérerait le processus car il risquerait d'être systématiquement utilisé (cf. point 3.3.3 ci-dessus).

En définitive, si un projet de fusion est redimensionné uniquement avec les communes qui l'ont accepté, il ne s'agit plus de la même fusion. Cela implique nécessairement de soumettre un nouveau projet de convention aux organes délibérants puis aux corps électoraux compte tenu des conséquences, souvent importantes, de ce changement (financières, administratives, électorales, territoriales, etc.). Il faut rappeler que deux fusions ont été redimensionnées à la suite du refus des corps électoraux d'une ou de plusieurs communes et que la seconde votation sur la convention de fusion a abouti positivement dans un délai très raisonnable (Valbroye et Chavornay). Le Conseil d'Etat est dès lors d'avis de ne pas modifier cette procédure.

Le Conseil d'Etat considère qu'il a ainsi répondu au postulat par les explications qu'il a fournies et les

adaptations proposées dans les projets de loi et de décret ci-dessus (point 4).

## **6 CONSEQUENCES**

### **6.1 Constitutionnelles, légales et réglementaires (y.c. eurocompatibilité)**

Les modifications proposées s'inscrivent dans la mise en application de l'art. 151 Cst-VD.

### **6.2 Financières (budget ordinaire, charges d'intérêt, autres)**

Un fonds " destiné à l'incitation financière aux fusions des communes " figurait au bilan de l'Etat de Vaud selon les dispositions de l'art. 48 al. 2 LFin. Ce fonds n'a plus d'existence légale depuis fin 2016 par suite de l'abrogation du décret sur l'incitation financière aux fusions de communes et de son règlement sur le fonds d'incitation financière aux fusions de communes. Il est proposé de reprendre le même mécanisme et de recréer le fonds, qui est renommé fonds " destiné à l'aide financière au démarrage et à l'incitation financière aux fusions de communes " et serait alimenté initialement par un montant équivalent au solde de l'ancien fonds. Les projets de loi et de décret présentés ont pour but de fixer les modalités des mesures financières prévues et de constituer un fonds à cet effet.

Dans la mesure où le projet de loi introduit des mesures financières et qu'il s'agit de charges nouvelles, elles devront faire l'objet de compensations selon l'art. 163 al. 2 Cst-VD à l'exception de la première dotation du fonds qui proviendra du solde disponible de l'ancien fonds.

Par ailleurs le mandat qui sera confié à une personne pour accompagner les communes dans leur processus de fusion sera financé par le budget du service en charge des communes.

### **6.3 Conséquences en terme de risques et d'incertitudes sur les plans financier et économique**

Il n'est pas possible à ce jour de mesurer avec exactitude toutes les conséquences financières en relation avec les mesures financières liées aux projets de fusions de communes dont le SCL a connaissance. Les projets d'études de fusions peuvent être reportés dans le temps, redimensionnés ou encore ne pas aboutir.

### **6.4 Personnel**

Aucun ETP supplémentaire n'est nécessaire.

### **6.5 Communes**

Les conséquences pour les communes, en termes financiers, sont expliquées dans l'exposé des motifs.

### **6.6 Environnement, développement durable et consommation d'énergie**

Des communes ayant des administrations de plus grande ampleur pourront plus facilement mettre en œuvre des mesures en faveur du développement durable et de la protection de l'environnement.

### **6.7 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)**

Ce projet répond à la mesure numéro 5.3 du PL actions " Soutenir activement les fusions de communes " .

### **6.8 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA**

La loi sur les subventions s'applique pour autant que la loi sur les fusions de communes et le décret n'y dérogent pas.

### **6.9 Découpage territorial (conformité à DecTer)**

Néant.

### **6.10 Incidences informatiques**

Néant.

### **6.11 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)**

Néant.

### **6.12 Simplifications administratives**

Néant.

### **6.13 Protection des données**

Néant.

### **6.14 Autres**

Néant.

## **7 CONCLUSION**

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil :

- d'adopter le projet de loi ci-après modifiant la loi du 7 décembre 2004 sur les fusions de communes (LFusCom) ;
- d'adopter le projet de décret sur l'incitation financière aux fusions de communes (DIFFusCom) ;
- d'accepter le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le Postulat Nicolas Rochat Fernandez et consorts " pour une réforme du processus et des modalités des fusions de communes ".

Texte actuel

**Art. 24 Principe de l'incitation financière**

<sup>1</sup> Les communes qui fusionnent ont droit à une incitation financière.

Projet

**PROJET DE LOI**  
**modifiant la loi du 7 décembre 2004 sur les fusions de communes**

du 14 février 2018

---

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu le projet de loi présenté par le Conseil d'Etat

*décète*

**Article premier**

<sup>1</sup> La loi du 7 décembre 2004 sur les fusions de communes est modifiée comme il suit :

**Art. 24 Mesures financières**

<sup>1</sup> Les communes qui souhaitent fusionner ont droit à une aide financière au démarrage et, en cas d'aboutissement de la fusion, à une incitation financière.

**Art. 24a Fonds destiné à l'aide financière au démarrage et à l'incitation financière aux fusions de communes**

<sup>1</sup> Les aides au démarrage et incitations financières sont financées au moyen d'un fonds.

<sup>2</sup> Celui-ci figure au bilan de l'Etat. Son fonctionnement est réglé par un décret du Grand Conseil.

## Texte actuel

## Projet

### **Art. 24b** Aide financière au démarrage

<sup>1</sup> Sur requête commune des municipalités désireuses d'entrer dans un processus de fusion, le Conseil d'Etat peut accorder une aide financière au démarrage destinée à couvrir jusqu'à la moitié des frais liés à l'étude de fusion. Les modalités de calcul et du versement de cette aide financière sont fixées par un décret du Grand Conseil.

### **Art. 2**

<sup>1</sup> 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 14 février 2018.

La présidente :

Le chancelier :

*N. Gorrite*

*V. Grandjean*

# PROJET DE DÉCRET

## sur l'incitation financière aux fusions de communes

du 14 février 2018

---

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu la loi du 7 décembre 2004 sur les fusions de communes

vu le projet de décret présenté par le Conseil d'Etat

*décète*

### **Art. 1**

<sup>1</sup> Le présent décret a pour but de fixer les modalités des mesures financières prévues dans la loi sur les fusions de communes.

### **Art. 2**

<sup>1</sup> Les mesures financières sont versées conformément aux articles 24 à 27 de la loi sur les fusions de communes et au présent décret.

<sup>2</sup> Le Conseil d'Etat statue sur le montant des mesures financières versées.

### **Art. 3**

<sup>1</sup> L'aide financière au démarrage est destinée à couvrir jusqu'à la moitié des frais liés à l'étude de fusion.

<sup>2</sup> La requête commune des municipalités doit être accompagnée d'un budget détaillant les frais liés à l'étude de fusion.

<sup>3</sup> L'aide au démarrage est plafonnée comme suit :

- Pour deux communes, elle ne peut excéder CHF 70'000.- ;
- Ce plafond est augmenté de CHF 10'000.- par commune supplémentaire ;
- Dans tous les cas, l'aide ne peut excéder CHF 120'000.-.

<sup>4</sup> Le Conseil d'Etat se prononce sur la base du projet de budget présenté par les municipalités requérantes. L'aide au démarrage n'est versée qu'à condition que les conseils généraux/communaux aient accepté la demande de crédit pour l'étude de fusion.

<sup>5</sup> Le département détermine les modalités du versement de cette aide en tenant compte des besoins des communes désireuses de fusionner.

### **Art. 4**

<sup>1</sup> L'incitation financière consiste en un montant en francs par habitant des communes qui fusionnent. Il s'établit comme suit :

- a. lorsque la moyenne de la valeur du point d'impôt par habitant pour la commune considérée calculée sur les trois années civiles qui précèdent le vote sur la fusion est inférieure d'au moins 40% à la moyenne de la valeur du point d'impôt par habitant pour l'ensemble des communes sur la même période, le montant est fixé à 400 francs ;
- b. lorsque cette moyenne est inférieure d'au moins 20% à la moyenne cantonale, le montant est fixé à 300 francs ;
- c. dans les autres cas, il est fixé à 200 francs.

<sup>2</sup> Un coefficient multiplicateur est appliqué au montant de l'incitation financière conformément à l'article 26 de la loi sur les fusions de communes.

**Art. 5**

<sup>1</sup> Le service en charge des communes assure la gestion, le contrôle et le suivi du fonds destiné au financement des mesures financières aux fusions de communes.

<sup>2</sup> Le montant correspondant au solde de l'ancien fonds destiné à l'incitation financière aux fusions de communes alimente une première fois ce fonds.

<sup>3</sup> Ce fonds sera annuellement alimenté dans le cadre du budget de fonctionnement du service en charge des communes.

**Art. 6**

<sup>1</sup> Le présent décret est valable durant 10 ans dès son entrée en vigueur.

**Art. 7**

<sup>1</sup> Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret. 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 14 février 2018.

La présidente :

*N. Gorrite*

Le chancelier :

*V. Grandjean*

**RAPPORT DE LA COMMISSION THÉMATIQUE  
DES INSTITUTIONS ET DES DROITS POLITIQUES  
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Exposé des motifs et projet de loi modifiant la loi du 7 décembre 2004 sur les fusions de communes (LFusCom) et Projet de décret sur l'incitation financière aux fusions de communes (DIFFusCom) et Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat Nicolas Rochat Fernandez et consorts « pour une réforme du processus et des modalités des fusions de communes » (15\_POS\_102)**

**1. PREAMBULE**

La commission s'est réunie les 25 mai, 11 septembre et 2 octobre 2018 à la Salle du Bulletin, Parlement cantonal, rue Cité-Devant 13, à Lausanne.

Elle était composée de Mmes Valérie Schwaar, Roxanne Meyer Keller, Aliette Rey-Marion, Dominique-Ella Christin (excusée le 25 mai), ainsi que de MM. Didier Lohri, Jean-Michel Dolivo, Grégory Devaud (remplacé par Daniel Ruch le 11 septembre), Jean-Marc Genton, Jean-Daniel Carrard, Philippe Ducommun (remplacé par Céline Baux le 11 septembre et le 2 octobre), Raphaël Mahaim, Nicolas Suter, Pierre-André Romanens (remplacé par Marion Wahlen le 2 octobre), Jérôme Christen (remplacé par Serge Melly le 25 mai), ainsi que de M. Jean Tschopp, président et rapporteur.

M. Nicolas Rochat Fernandez, postulant, a participé à l'ensemble des séances, avec voix consultative.

Mme Béatrice Métraux (cheffe du Département des institutions et de la sécurité, DIS) y était accompagnée par Mmes Corinne martin (cheffe du Service des communes et du logement, SCL) et Amélie Ramoni Perret (responsable des fusions, juriste au SCL) ainsi que, lors de la séance du 25 mai, par M. Vincent Duvoisin (chef division affaires communales et droits politiques au SCL).

M. Jérôme Marcel, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances. Nous le remercions vivement pour son travail.

**2. PRESENTATION DE L'EMPL-D – POSITION DU CONSEIL D'ETAT**

Depuis l'entrée en vigueur de la loi sur les fusions de communes (LFusCom) en 2005 (mandat législatif figurant dans la Constitution entièrement révisée entrée en vigueur en 2003), 25 projets de fusions impliquant 98 communes ont abouti. Le nombre de communes est passé de 382 à 304 (en intégrant la nouvelle commune fusionnée de Hautemorges, acceptée en votation populaire le 25.11.2018).

En 2014, un coup d'arrêt aux fusions de communes est à relever : 9 projets sur 12 ont échoué en votation populaire. Deux groupes de travail ont été mis sur pied pour relancer la dynamique de fusions. Parmi les causes de l'échec ressort notamment la crainte de perte d'identité et l'attachement à l'autonomie communale. Plusieurs pistes de travail ont été étudiées nécessitant des changements

institutionnels. Toutefois, elles ont été écartées, faute de soutiens suffisants. Les deux associations de communes (Union des communes vaudoises et Association des communes vaudoises) étaient opposées à d'autres incitatifs aux fusions du canton aux communes. Dans ces conditions, le décret se limite à une reconduction des incitations financières aux fusions de communes. La conseillère d'Etat propose d'ancrer ce dispositif dans la loi.

### **3. DISCUSSION GENERALE**

L'accueil de l'EMPL/D est mitigé. La plupart des députés déplorent le manque d'ambition de la révision de loi et du décret proposés se limitant à une aide financière au démarrage. Pour plusieurs membres de la commission, ce coup de pouce financier n'est pas déterminant pour la réussite d'une fusion de communes. En revanche, la suppression de cette aide financière au démarrage serait un mauvais signal dissuadant les communes d'envisager de nouvelles fusions.

L'augmentation des prestations délivrées par les collectivités publiques et leur complexité croissante plaident en faveur de nouvelles fusions de communes. Différents députés regrettent notamment que le représentant de l'Etat dévolu aux fusions de communes ait disparu. Ce poste de délégué aux fusions de communes a contribué, pour beaucoup, aux nombreux succès de fusion de communes entre 2005 et 2014 en allant sur le terrain et en se mettant à disposition des communes. Ce dispositif devrait précisément faire partie des mesures d'accompagnements annoncées dans le programme de législatures 2017-2022 pour faciliter les fusions de communes. D'autres députés déplorent l'absence de plan de fusions, d'établissement impératif d'un préavis d'intention en amont de la fusion, ou encore de la possibilité pour les communes ayant accepté la fusion de poursuivre le processus malgré le refus d'une ou de plusieurs autres communes. Les citoyens craignent souvent une perte d'identité communale du fait de la fusion. Cette peur existe aussi dans d'autres cantons comme le Tessin, Fribourg ou Neuchâtel. Pourtant elle n'a pas empêché de conduire de très nombreux projets de fusion à leur terme. Un député est pour sa part hostile au financement d'études préalables, estimant que cette tâche relève de la responsabilité des communes. Les fédérations de communes, ancrées dans la loi sur les communes (art. 128a LC), sont perçues comme une alternative peu engageante aux fusions de communes, dans la mesure où elles ont pour effet d'ajouter une couche institutionnelle supplémentaire, sans contrôle démocratique suffisant.

### **4. EXAMEN POINT PAR POINT DE L'EXPOSE DES MOTIFS**

#### **2.5 La situation dans les autres cantons**

Dans le canton de Fribourg, la mise en place d'un plan de fusions à l'échelle de tous les districts s'est révélée très efficace. Chaque préfet a adopté en consultation avec les communes un plan de fusions. Dans le canton de Fribourg, les préfets sont des élus. Ce statut leur donne une légitimité supplémentaire pour coordonner une fusion de communes.

#### **2.7 Les principales raisons de fusionner**

Pour un élu, la difficulté de renouvellement des autorités communales est la cause principale des fusions. En revanche, d'après lui, si elles cherchent à faire des économies, les communes n'ont pas toujours intérêt à fusionner.

#### **3.1 Mesures financières**

Seules les dispositions sur l'aide au démarrage sont ouvertes par l'EMPL (art. 24-24a LFusCom). Un député regrette que le Département des institutions et de la sécurité ait renoncé à un déplafonnement des incitations financières. Ces plafonds limitent les incitations financières à 1500 habitants par commune qui fusionne et 3000 habitants pour l'ensemble des communes qui fusionnent. Ce déplafonnement (art. 25 al. 2 LFusCom) aurait induit une charge financière trop lourde pour le canton.

L'enveloppe totale pour l'aide au démarrage est augmentée de Frs. 100'000-. Le décret module l'aide au démarrage entre Frs. 200/habitant, Frs. 300/habitant et Frs. 400/habitant en fonction de la capacité contributive des communes. Jusqu'en 2016, l'aide au démarrage était de Frs. 250/habitant. Les communes du premier palier seraient donc désavantagées par rapport à la situation antérieure. Plusieurs députés estiment qu'il faut éviter de décourager ces communes à fusionner. Aucune commune ne doit subir de diminution de son aide au démarrage.

Un membre de la commission observe que les craintes de répercussions financières après la fusion (adaptation du point d'impôt communal, répartition des charges) conduisent souvent au rejet du projet. Un autre député s'oppose à toute aide financière au démarrage. Les fusions doivent selon lui relever de l'autonomie communale.

### **3.3 Mesures non retenues**

Plusieurs députés regrettent la disparition du délégué aux fusions de communes (« Monsieur ou Madame fusion de communes »). Ce poste a existé entre 2005 et 2015 et correspondait à 1 ETP (équivalent temps plein). Il a contribué à la réussite de plusieurs fusions de communes. Il était clairement identifiable pour les communes et se rendait sur place à leur demande. Depuis sa disparition, l'accompagnement proposé aux communes repose sur un groupe pluridisciplinaire composé d'une juriste du Service des communes et du logement (SCL), de deux responsables des finances communales relevant du SCL. Des préfets sont aussi associés à ce groupe. Pour plusieurs députés, ce dispositif trop dilué, empêche d'avoir un référent au service des communes. Un mandataire désigné par le département ou le SCL de cas en cas ne remplirait pas non plus ce rôle de référent.

L'EMPL n'impose pas de préavis d'intention pour les fusions de communes. Pour le DIS, c'est aux communes qu'il revient de déterminer la manière de procéder (consultation, préavis d'intention, etc.). Selon un député, dans 95% des projets de fusions, un préavis d'intention est déjà adopté.

### **4.4 Calcul de l'incitation financière en fonction de la capacité contributive des habitants de la commune**

De nombreux députés souhaitent augmenter le palier inférieur de l'aide au démarrage de Frs. 200/habitant à Frs. 250/habitant pour qu'aucune commune ne voie son soutien péjoré.

Selon un membre de la commission, une commune qui a déjà bénéficié de l'aide au démarrage pour un premier projet de fusion de communes, ne devrait pas en profiter pour un second projet de fusion quelques années plus tard. Il constate pourtant que l'EMPL ne permet pas de limiter cette aide à répétition (la fixation du délai de 10 ans prévu à cet effet figure à l'art. 25 LFusCom, qui n'est pas ouvert par l'EMPL).

## **5. EXAMEN DU PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI DU 7 DECEMBRE 2004 SUR LES FUSIONS DE COMMUNES (LFUSCOM)**

### **Article 24 Mesures financières**

Un député dépose un amendement consistant à s'en tenir au texte en vigueur (ce qui revient à rejeter l'art. 24 proposé par le projet de loi). L'actuel art. 24 LFusCom ne prévoit aucune aide au démarrage en cas de projet de fusion. Pour lui, les communes envisageant une fusion doivent le financer elles-mêmes. Il craint qu'avec cette nouvelle disposition, certaines communes s'engagent dans des études subventionnées par l'Etat, tout en sachant qu'elles n'ont aucune chance d'aboutir. Un autre membre de la commission estime qu'une fusion de communes ne devrait jamais être guidée par des raisons financières.

La plupart des députés manifestent leur soutien par rapport à cette aide au démarrage. Cette aide fait partie d'un tout, puisqu'en cas d'aboutissement de la fusion de communes, l'Etat accorde également une incitation financière. Pour encourager les fusions de communes, il s'agit de s'en donner les moyens. Les communes traversant des difficultés financières ne devraient pas renoncer à un projet

de fusion pour des raisons économiques. Ce soutien est une aide à la décision sur les éléments factuels à prendre en considération. Il permet de simplifier l'organisation de la fusion. Les études de faisabilité montrent souvent qu'une fusion permet de renoncer à plusieurs structures intercommunales. Dans son programme de législature 2017-2022, le Conseil d'Etat s'engage à « *prolonger les soutien aux fusions de communes notamment par des incitations financières* » (mesure 3.2). Cette continuité du dispositif actuel est souhaitable. Il est d'ailleurs demandé par les communes elles-mêmes. Enfin, les communes qui s'engagent dans une fusion ne le font pas prioritairement pour des motifs financiers. Des abus dans ce domaine sont hautement improbables.

*Par six voix pour, neuf voix contre et aucune abstention, la commission refuse l'amendement visant au retour au texte actuel.*

*Par treize voix pour, deux voix contre et aucune abstention, la commission adopte l'art. 24 tel que proposé par le Conseil d'Etat.*

#### **Article 24a Fonds destiné à l'aide financière au démarrage et à l'incitation financière aux fusions de communes**

*Par treize voix pour, deux voix contre et aucune abstention, la commission adopte l'art. 24a tel que proposé par le Conseil d'Etat.*

#### **Article 24b Aide financière au démarrage**

*Par onze voix pour, deux voix contre et deux abstentions, la commission adopte l'art. 24b tel que proposé par le Conseil d'Etat.*

#### **Article 24c (nouveau) Délégué aux fusions de communes**

Une députée dépose un amendement visant à introduire un nouvel article dont la teneur serait la suivante :

##### Art. 24c (nouveau) Délégué aux fusions de communes

<sup>1</sup> Les communes qui souhaitent fusionner peuvent bénéficier de l'accompagnement du délégué de l'Etat chargé des fusions de communes.

L'objectif de cette disposition est d'inscrire dans la loi la volonté de disposer d'une personne dévolue à l'accompagnement des communes souhaitant fusionner. Par le passé, la contribution de ce poste de délégué aux fusions de communes a fait ses preuves. La dilution actuelle dans l'accompagnement des fusions de communes entre collaborateurs du Service des communes et du logement, préfets parfois associés et autres intervenants du Département des institutions et de la sécurité ne facilite pas le processus.

En cas d'acceptation de cet amendement, elle proposera que le chapitre 4 de la LFusCom s'intitule :

##### Chapitre IV Incitations ~~financière~~ aux fusions de communes

De fait, les incitatifs aux fusions de communes ne seraient plus uniquement financiers. La conseillère d'Etat demande si ce délégué relèverait du DIS, du SCL ou du conseil d'Etat. Précédemment, le délégué aux fusions de communes était rattaché au SCL. L'auteure de l'amendement répond que le règlement d'application pourra répondre à cette question.

*Par dix voix pour, quatre voix contre et une abstention, la commission accepte l'amendement visant à introduire l'article 24c (nouveau).*

*Par quatorze voix pour, une voix contre et aucune abstention, la commission accepte l'amendement visant à la modification du titre du chapitre 4 de la loi.*

## **Article 1a de la loi modifiante (nouveau)**

Le Conseil d'Etat a déposé un amendement visant à créer un article 1a à la loi :

Art 1a de la loi modifiant la loi du 7 décembre 2004 sur les fusions de communes

<sup>1</sup> Les communes dont les corps électoraux ont donné leur consentement à la convention de fusion entre le 1<sup>er</sup> janvier 2018 et l'entrée en vigueur de la présente loi bénéficient de l'incitation financière prévue à l'article 25.

<sup>2</sup> L'aide au démarrage au sens de l'article 24b peut être accordée aux communes engagées dans un processus de fusion entre le 1<sup>er</sup> janvier 2018 et l'entrée en vigueur de la présente loi.

L'alinéa 1 permet aux communes dont la convention a été acceptée en votation populaire entre le 1<sup>er</sup> janvier 2018 et l'entrée en vigueur des modifications proposées de bénéficier de l'incitation financière prévue aux articles 25 à 27 de la LFusCom. C'est notamment le cas de la fusion de communes d'Apples, Bussy-Chardonney, Cottens, Pampigny, Reverolle et Sévery accepté en votation populaire le 25 novembre 2018 à plus de 68% débouchant sur la création de la nouvelle commune de Hautemorges. Cette disposition transitoire doit permettre de combler le vide juridique lié à la fin de validité au 31 décembre 2016 de l'ancien décret sur l'incitation financière aux fusions de communes et l'entrée en vigueur du nouveau dans la mesure où ces décrets déterminent le montant et le calcul de l'incitation financière.

L'alinéa 2 (et l'art. 6a du décret qui sera déposé ensuite par le Conseil d'Etat) permet aux communes engagées dans un processus de fusion entre le 1er janvier 2018 et l'entrée en vigueur de la loi de bénéficier de l'aide au démarrage. Cette aide pourra être accordée par le Conseil d'Etat dès l'entrée en vigueur de la modification sur requête des communes intéressées. Cette requête devra être accompagnée du budget ayant servi à la demande de crédit pour l'étude de fusion. Si le crédit d'étude a été accordé par les conseils généraux/communaux aux municipalités mais que le projet n'a finalement pas abouti, l'aide pourra n'être accordée que dans la mesure où les communes demandeuses étaient été engagées dans un processus de fusion entre le 1er janvier 2018 et l'entrée en vigueur de la loi modifiant la loi du 7 décembre 2004 sur les fusions de communes. Les communes dont le processus s'est arrêté avant le 1er janvier 2018 n'auront pas droit à cette aide au démarrage. L'arrêt du processus peut être notamment un renoncement de la part des municipalités au projet, un échec de la convention de fusion devant les conseils ou un échec en votation populaire.

*A l'unanimité, la commission adopte l'amendement du Conseil d'Etat (ajout d'un art. 1a à la loi modifiante).*

### **Vote final sur le projet de loi**

*Par onze voix pour, deux voix contre et deux abstentions, la commission adopte le projet de loi tel qu'il ressort de ses travaux.*

### **Recommandation d'entrée en matière sur le projet de loi**

*Par huit voix pour, trois voix contre et quatre abstentions, la commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de loi.*

## **6. EXAMEN DU PROJET DE DECRET SUR L'INCITATION FINANCIERE AUX FUSIONS DE COMMUNES (DIFFUSCOM)**

### **Article 1**

*A l'unanimité, la commission adopte l'article 1 du décret tel que proposé par le Conseil d'Etat.*

### **Article 2**

*A l'unanimité, la commission adopte l'article 2 du décret tel que proposé par le Conseil d'Etat.*

### Article 3

Un membre de la commission dépose l'amendement suivant à l'al. 2 :

<sup>2</sup> La requête commune des municipalités doit être accompagnée d'un budget détaillant les frais liés à l'étude de fusion ainsi que sa répartition des frais en fonction de la valeur du point d'impôts de chaque commune.

L'aide serait ainsi proportionnelle à la valeur du point d'impôt des communes projetant de fusionner. À défaut, les communes utiliseront d'autres clés de répartition comme le nombre d'habitants, ou le nombre de communes impliquées. Selon l'auteur de l'amendement, la valeur du point d'impôt comme base de calcul reflète davantage la véritable capacité financière des communes. Cette vision des choses contredit l'art. 25 LFusCom. Défavorable à cette vision de francs par habitant, le député maintient son amendement.

*Par une voix pour, douze voix contre et deux abstentions, la commission refuse l'amendement.*

*Par douze voix pour, une voix contre et deux abstentions, la commission adopte l'art. 3 tel que proposé par le CE.*

### Article 4

Un commissaire dépose un amendement à l'al. 1 visant à augmenter de Fr. 50.- les montants de l'incitation financière de manière à ce que l'aide octroyée par le présent décret ne puisse être inférieure à l'aide découlant du régime précédent, ce qui a son avis aurait un effet politiquement désastreux :

<sup>1</sup> L'incitation financière consiste en un montant en francs par habitant des communes qui fusionnent. Il s'établit comme suit :

- a. lorsque la moyenne de la valeur du point d'impôt par habitant pour la commune considérée calculée sur les trois années civiles qui précèdent le vote sur la fusion est inférieure d'au moins 40% à la moyenne de la valeur du point d'impôt par habitant pour l'ensemble des communes sur la même période, le montant est fixé à ~~400~~ 450 francs ;
- b. lorsque cette moyenne est inférieure d'au moins 20% à la moyenne cantonale, le montant est fixé à ~~300~~ 350 francs ;
- c. dans les autres cas, il est fixé à ~~200~~ 250 francs.

Le but consiste à éviter toute péjoration par rapport au système actuelle et d'assurer sa continuité, plutôt que d'envisager une politique d'arrosoir. Le message consistant à réduire le montant de l'incitation financière actuellement accordé à certaines communes en cas de fusion serait incompréhensible.

L'expression de « commune considérée » n'est pas claire pour déterminer s'il s'agit des communes avant fusion ou des communes après fusion. Dès lors un membre de la commission propose d'amender l'art. 4, al. 1, litt. a) pour clarifier cette question :

- a. lorsque la moyenne de la valeur du point d'impôt par habitant pour la commune ~~considérée~~ avant fusion [...]

La cheffe du DIS constate que le raisonnement est correct : il s'agit en effet de fixer le montant de l'incitation financière en calculant le montant par habitant pour chacune des communes avant fusion, selon les critères proposés.

*Par 14 voix pour, une opposition et aucune abstention, l'amendement visant à modifier les montants est accepté.*

*Par 14 voix pour, une abstention et aucune opposition, l'amendement visant à préciser « la commune ~~considérée~~ avant fusion » est accepté.*

*A l'unanimité des quinze députés présents, l'art. 4 tel qu'amendé par la commission est adopté.*

## **Article 5**

*A l'unanimité des quinze députés présents, l'art. 5 tel que proposé par le CE est adopté.*

## **Article 6**

Plusieurs commissaires estiment qu'il faut prévoir un mécanisme de reconduction automatique afin d'éviter un vide juridique privant les communes des incitations financières prévues par la loi. Bien que des dispositions transitoires permettent de combler ce défaut de base légale avec effet rétroactif, cette situation n'est pas idéale sous l'angle de la sécurité du droit.

Au vu de la discussion l'amendement suivant est mis au vote :

<sup>1</sup> Le présent décret est valable durant 10 ans dès son entrée en vigueur. A son échéance il est reconduit automatiquement une fois pour une durée de cinq ans.

*Par douze voix pour, une contre et deux abstentions, la commission adopte l'amendement.*

*Par douze voix pour, une contre et deux abstentions, la commission adopte l'art. 6 tel qu'amendé.*

## **Article 6a (nouveau, amendement du Conseil d'Etat)**

La cheffe du DIS dépose un amendement au nom du Conseil d'Etat :

Article 6a (nouveau)

<sup>1</sup> L'aide au démarrage demandée en application de l'article 1a, alinéa 2 des dispositions transitoires de la loi du .... (insérer la date une fois connue) modifiant la loi sur les fusions de communes est calculée sur la base du crédit accepté par les conseils généraux/communaux. Au surplus, l'article 3 s'applique.

Cette disposition est le pendant de l'article 1a de la loi modifiant la loi du 7 décembre 2004 sur les fusions de communes décrit plus haut (*supra*, chapitre 5, p. 5). Si le crédit d'étude a été accordé par les conseils généraux/communaux aux municipalités mais que le projet n'a finalement pas abouti, l'aide pourra n'être accordée que dans la mesure où les communes demandeuses étaient engagées dans un processus de fusion entre le 1er janvier 2018 et l'entrée en vigueur de la loi modifiant la loi du 7 décembre 2004 sur les fusions de communes.

*A l'unanimité, la commission adopte l'amendement du Conseil d'Etat visant à introduire à l'art. 6a.*

## **Article 7**

*A l'unanimité des quinze députés présents, l'art. 7 tel que proposé par le Conseil d'Etat est adopté.*

### **Vote final sur le projet de décret**

Un député estime que les communes n'ont pas besoin d'aide du canton pour fusionner. Il s'oppose au projet de loi, mais ne rédige pas de rapport de minorité. Deux membres de la commission sont opposés à l'aide financière du canton au démarrage. Ils décident de s'abstenir.

*Par neuf voix pour, une contre et quatre abstentions, la commission adopte le décret tel qu'il ressort de ses discussions.*

### **Recommandation d'entrée en matière sur le projet de décret**

*La recommandation d'entrée en matière est adoptée à l'unanimité des quinze députés présents.*

## **7. RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LE POSTULAT NICOLAS ROCHAT FERNANDEZ ET CONSORTS « POUR UNE REFORME DU PROCESSUS ET DES MODALITES DES FUSIONS DE COMMUNES » (15\_POS\_102)**

### **Position du postulant**

Le postulant déplore l'approche exclusivement financière du Conseil d'Etat dans son soutien aux fusions de communes. Cette politique est réductrice. Elle ne correspond pas aux aspirations voulues par le Constituant. Un autre député regrette le manque d'ambition du Conseil d'Etat quant aux fusions de communes pourtant nécessaires selon lui aussi bien pour les agglomérations que pour les petites communes.

### **Position du Conseil d'Etat**

Pour la ministre du DIS, les fusions de communes sont de compétence communale. Chaque proposition du postulat a fait l'objet d'un examen attentif. Une politique plus offensive dans le soutien aux fusions de communes nécessiterait des révisions constitutionnelles. À ses yeux, cette volonté n'existe pas du côté des communes.

### **Recommandation de la commission**

*Par huit voix pour, six abstentions et aucune voix contre, la commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil d'Etat.*

Lausanne, le 18 décembre 2018

Le rapporteur :  
(signé) *Jean Tschopp*

## EMPL/D LFusCom – Tableau comparatif à l’issue des travaux de la commission

### Texte actuel

### Projet du Conseil d’Etat à l’issue des travaux de la commission

PROJET DE LOI

Modifiant la loi du 7 décembre 2004 sur les fusions de communes (LFusCom)  
du 14 février 2018

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu le projet de loi présenté par le Conseil d’Etat  
décrète

#### *Article premier*

La loi du 7 décembre 2004 sur les fusions de communes est modifiée comme il  
suit :

### Chapitre IV Incitation financière aux fusions de communes

#### Art. 24 Principe de l’incitation financière

<sup>1</sup> Les communes qui fusionnent ont droit à une incitation financière.

### Chapitre IV Incitation financière aux fusions de communes

#### Art. 24 Mesures financières

<sup>1</sup> Les communes qui souhaitent fusionner ont droit à une aide financière au  
démarrage et, en cas d’aboutissement de la fusion, à une incitation financière.

#### Art. 24a Fonds destiné à l’aide financière au démarrage et à l’incitation financière aux fusions de communes

<sup>1</sup> Les aides au démarrage et incitations financières sont financées au moyen d’un  
fonds.

<sup>2</sup> Celui-ci figure au bilan de l’Etat. Son fonctionnement est réglé par un décret du  
Grand Conseil.

#### Art. 24b Aide financière au démarrage

<sup>1</sup> Sur requête commune des municipalités désireuses d’entrer dans un processus de  
fusion, le Conseil d’Etat peut accorder une aide financière au démarrage destinée à  
couvrir jusqu’à la moitié des frais liés à l’étude de fusion. Les modalités de calcul  
et du versement de cette aide financière sont fixées par un décret du Grand  
Conseil.

## EMPL/D LFusCom – Tableau comparatif à l'issue des travaux de la commission

### **Art. 24c      Délégué aux fusions de communes (nouveau)**

<sup>1</sup> Les communes qui souhaitent fusionner peuvent bénéficier de l'accompagnement du délégué de l'Etat chargé des fusions de communes.

### **Art 1a (nouveau / de la loi modifiante)**

<sup>1</sup> Les communes dont les corps électoraux ont donné leur consentement à la convention de fusion entre le 1er janvier 2018 et l'entrée en vigueur de la présente loi bénéficient de l'incitation financière prévue à l'article 25.

<sup>2</sup> L'aide au démarrage au sens de l'article 24b peut être accordée aux communes engagées dans un processus de fusion entre le 1er janvier 2018 et l'entrée en vigueur de la présente loi.

### **Art. 2**

<sup>1</sup> 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 14 février 2018.

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean

# EMPL/D LFusCom – Tableau comparatif à l’issue des travaux de la commission

## Projet du Conseil d’Etat à l’issue des travaux de la commission

### PROJET DE DÉCRET

#### sur l’incitation financière aux fusions de communes

du 14 février 2018

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu la loi du 7 décembre 2004 sur les fusions de communes

vu le projet de décret présenté par le Conseil d’Etat

*décrète*

#### Art. 1

<sup>1</sup> Le présent décret a pour but de fixer les modalités des mesures financières prévues dans la loi sur les fusions de communes.

#### Art. 2

<sup>1</sup> Les mesures financières sont versées conformément aux articles 24 à 27 de la loi sur les fusions de communes et au présent décret.

<sup>2</sup> Le Conseil d’Etat statue sur le montant des mesures financières versées.

#### Art. 3

<sup>1</sup> L’aide financière au démarrage est destinée à couvrir jusqu’à la moitié des frais liés à l’étude de fusion.

<sup>2</sup> La requête commune des municipalités doit être accompagnée d’un budget détaillant les frais liés à l’étude de fusion.

<sup>3</sup> L’aide au démarrage est plafonnée comme suit :

- Pour deux communes, elle ne peut excéder CHF 70'000.- ;

- Ce plafond est augmenté de CHF 10'000.- par commune supplémentaire ;

- Dans tous les cas, l’aide ne peut excéder CHF 120'000.-.

<sup>4</sup> Le Conseil d’Etat se prononce sur la base du projet de budget présenté par les municipalités requérantes. L’aide au démarrage n’est versée qu’à condition que les conseils généraux/communaux aient accepté la demande de crédit pour l’étude de fusion.

<sup>5</sup> Le département détermine les modalités du versement de cette aide en tenant compte des besoins des communes désireuses de fusionner.

## EMPL/D LFusCom – Tableau comparatif à l'issue des travaux de la commission

### Art. 4

<sup>1</sup> L'incitation financière consiste en un montant en francs par habitant des communes qui fusionnent. Il s'établit comme suit :

a. lorsque la moyenne de la valeur du point d'impôt par habitant pour la commune ~~considérée~~ avant fusion calculée sur les trois années civiles qui précèdent le vote sur la fusion est inférieure d'au moins 40% à la moyenne de la valeur du point d'impôt par habitant pour l'ensemble des communes sur la même période, le montant est fixé à ~~400~~ 450 francs ;

b. lorsque cette moyenne est inférieure d'au moins 20% à la moyenne cantonale, le montant est fixé à ~~300~~ 350 francs ;

c. dans les autres cas, il est fixé à ~~200~~ 250 francs.

<sup>2</sup> Un coefficient multiplicateur est appliqué au montant de l'incitation financière conformément à l'article 26 de la loi sur les fusions de communes.

### Art. 5

<sup>1</sup> Le service en charge des communes assure la gestion, le contrôle et le suivi du fonds destiné au financement des mesures financières aux fusions de communes.

<sup>2</sup> Le montant correspondant au solde de l'ancien fonds destiné à l'incitation financière aux fusions de communes alimente une première fois ce fonds.

<sup>3</sup> Ce fonds sera annuellement alimenté dans le cadre du budget de fonctionnement du service en charge des communes.

### Art. 6

<sup>1</sup> Le présent décret est valable durant 10 ans dès son entrée en vigueur. A son échéance il est reconduit automatiquement une fois pour une durée de cinq ans.

### Art. 6a

<sup>1</sup> L'aide au démarrage demandée en application de l'article 1a, alinéa 2 des dispositions transitoires de la loi du ..... (insérer la date une fois connue) modifiant la loi sur les fusions de communes est calculée sur la base du crédit accepté par les conseils généraux/communaux. Au surplus, l'article 3 s'applique.

### Art. 7

<sup>1</sup> Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret. 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.

**Motion Serge Melly et consorts – Police coordonnée vaudoise : pour une gouvernance et un commandement unifiés**

*Texte déposé*

Le rapport N° 41 de la Cour des Comptes, présenté le 21 juin dernier, pointait du doigt des erreurs de jeunesse de la réforme policière vaudoise, tant du point de vue de son organisation que de ses finances. Sur ce dernier point, il y a eu en 2015 un accord politique entre le Conseil d'Etat et le Grand Conseil, pour attendre 2021 avant d'ouvrir à nouveau la question de la facture policière (dans le cadre de la RIE III vaudoise). Cette motion ne vise pas à rouvrir ce volet.

En revanche, s'agissant de l'organisation de la police coordonnée, le rapport de la Cour des Comptes pointait du doigt différentes insuffisances, voire des blocages dans la gouvernance. En particulier, les constatations et recommandations 1 et 2.

Pour rappel, la première constatation insistait sur le fait que « le système laisse trop de place à l'expression des divergences d'intérêts des différents acteurs, bloquant ainsi la mise en œuvre d'une véritable police coordonnée placée sous commandement unifié ». Comme recommandation, la Cour « recommande au Conseil cantonal de sécurité (CCS) de renforcer le rôle moteur de la Direction opérationnelle (DO) » et rappelait que le CCS doit présenter chaque année un plan d'action coordonné (PAC) au Conseil d'Etat pour validation.

Pour ce qui est de la deuxième constatation dans ce rapport, la Cour relevait qu'« il manque une systématique permettant (...) (la) priorisation (des problèmes) » et qu'« il existe toujours une culture de cloisonnement » entre les différents corps. Elle recommande alors de « développer une systématique (...) qui élimine les cloisonnements infondés ».

Nous estimons qu'il serait bon de revoir certaines dispositions de la Loi sur l'organisation policière vaudoise (LOPV) de manière à résoudre les problèmes identifiés. Les modifications à apporter devraient permettre d'améliorer la qualité des prestations sécuritaires, de garantir le standard d'application, ainsi que de donner une plus grande assise aux organes de conduite dans l'esprit du commandement unifié. Sur ce dernier point, force est de constater que, malgré les efforts, les divergences d'intérêt n'ont jamais permis de donner à cette disposition légale (article 22 LOPV) sa pleine efficacité, aucun mécanisme de contrainte n'existant pour imposer cette vision. Pourtant, la convention de 2008 entre le canton et les associations faitières des communes prévoyait très clairement cette prévalence à son chiffre II.6 : « Les corps de police communaux et intercommunaux, ainsi que la Police cantonale exécutent leurs tâches sous l'autorité du commandant de la Police cantonale. »

On entend d'ailleurs bien souvent les policiers dire que, dans le terrain, la collaboration se passe bien, mais que c'est au niveau des chefs et des politiques que cela bloque. En réalité, les responsables politiques des polices intercommunales, parfois sous l'influence de « leurs commandants de police », ont tendance à revendiquer une certaine autonomie dans la définition des missions et des objectifs des polices dont ils ont la charge, en vertu de l'adage « qui paye commande ».

Cette motion vise à clarifier les trois points suivants :

**1. Fonctionnement des organes de conduite**

Au vu du rapport de la Cour des Comptes, c'est dans ce domaine que des modifications s'imposent pour permettre au chef de la DO de garantir le commandement unifié. Le parallèle peut aussi être fait avec la cheffe du Département des institutions et de la sécurité, à la tête du CCS en vertu de la Constitution comme de la LOPV.

**Article 19 c) Organisation**

<sup>1.</sup> *Le Conseil cantonal de sécurité est présidé par le chef du département.*

2. *Il prend ses décisions par consensus. En cas de désaccord, son président tranche.*

**Article 22 c) Organisation**

1. *La Direction opérationnelle a pour chef le commandant de la Police cantonale. Celui-ci assure le commandement unifié des polices qui exécutent leurs tâches sous son autorité.*
2. *Elle prend ses décisions par consensus. En cas de désaccord, son chef tranche.*

Aucune organisation sécuritaire ne peut être efficace en prenant des décisions par consensus, en particulier au vu des défis actuels et de la vitesse à laquelle le monde et ses phénomènes criminels évoluent. Que ce soit en matière opérationnelle, d'équipement, de directives traduisant les règles légales, une seule décision doit s'imposer, souvent dans les meilleurs délais.

Avec cette motion, nous proposons de revoir ces deux articles de la LOPV afin de changer le mode de décision du CCS et de la DO, dans le but de renforcer la gouvernance.

**2. Renforcement du rôle du commandant**

Les décisions des organes de conduite doivent avoir un caractère contraignant. Pour ce faire, la loi doit évoluer et permettre d'imposer la mise en application de certaines dispositions (par exemple celles en lien avec l'article 23 alinéa 4 lettre c LOPV).

Le rôle du Commandant de la Police cantonale, par ailleurs chef de la DO, doit être replacé au centre. Cela est d'autant plus légitime que deux récentes jurisprudences de la Cour administrative du tribunal cantonal ont confirmé ses prérogatives légales de chef de la police judiciaire. Il est donc qualifié pour retirer les compétences judiciaires à tout policier, y compris au niveau communal. Une telle possibilité d'agir n'est pas anodine et démontre la nécessité toujours plus grande d'un système appliquant des règles cohérentes.

Cette motion vise à renforcer les possibilités d'asseoir le commandement unifié, notamment en donnant les moyens de faire imposer des décisions.

**3. Périodicité et contenu du PAC**

Selon l'article 18 alinéa 3 lettre a, le CCS doit proposer chaque année un PAC au Conseil d'Etat, dans « lequel il propose la stratégie et les orientations globales en matière de sécurité ». Or, à voir les déterminations des différents acteurs, pour que le PAC soit élaboré, mis en œuvre et évalué correctement, une périodicité ramenée à tous les deux ans serait largement suffisante. Ce PAC devrait aussi clarifier ce qui ressort du commandement unifié de ce qui est en lien avec les missions de police de proximité.

Il est donc proposé, par le biais de cette motion, de modifier la périodicité de ce PAC, pour le rendre pluriannuel — par exemple tous les deux ans. Tout au moins, il pourrait être utile de différencier le rythme de mise à jour des éléments de nature stratégique de ceux purement opérationnels. Pour faire suite aux recommandations de la Cour des Comptes, il est proposé au travers de la présente motion, que le Conseil d'Etat élabore des modifications à la LOPV permettant de rendre plus effective la volonté du Grand Conseil de 2011 de doter l'organisation policière d'un commandement unifié et de permettre à ce commandement unifié d'imposer ses décisions opérationnelles. Le renforcement de la gouvernance permettra de mettre en œuvre, de manière beaucoup plus efficace, la volonté populaire en faveur d'une police coordonnée dans le canton.

*Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures*

*(Signé) Serge Melly  
et 24 cosignataires*

*Développement*

**M. Serge Melly (AdC) :** — Cela n'apparaît pas forcément sur l'ordre du jour, mais ma motion a été déposée le 27 juin, jour de l'installation des autorités. Je ne l'ai pas fait seulement pour signer la première motion de la législature, mais bien pour montrer que j'agissais suite au 41<sup>ème</sup> rapport de la Cour des comptes, officiel dès le 21 juin 2017.

Pour ceux qui n'ont pas eu le temps de lire les 82 pages de ce rapport, il suffit d'en lire les résumés et les recommandations pour se rendre compte que, comme le laissait prévoir la discussion en 2011 sur la future Loi sur l'organisation de la police vaudoise, les problèmes ne tarderaient pas à surgir avec une organisation aussi complexe et compliquée. En effet, je ne le cache pas : j'ai toujours eu un faible pour les grandes figures françaises. J'étais membre du Comité d'initiative sur Charlemagne et, bien sûr, adepte des trois mousquetaires et en particulier d'Artagnan. J'ai voté et fait voter l'initiative d'Artagnan sur une police unique, car avoir deux systèmes policiers pour un nombre d'habitants inférieur à un million me paraît être un luxe et une complication inutiles. Pour paraphraser la sagesse populaire : pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué ?

Suite à l'échec de l'initiative et parce que je ne suis pas mauvais perdant, j'ai voté la Loi sur la police coordonnée. Au moment des débats, on nous a dit deux choses : premièrement, vu la complexité — si ce n'est l'imbroglio — de cette loi, il faudrait faire périodiquement le point de la situation. Deuxièmement, la police coordonnée devait être une solution provisoire permettant de tenir compte des susceptibilités communales, mais à terme, la police unique devrait s'imposer. Ce temps n'est pas encore venu ; pour le moment, il faut améliorer la loi actuelle en corrigeant ses plus gros défauts. Alors, c'est formidable ! La Cour des comptes a fait le travail, et l'a particulièrement bien fait, en l'occurrence ! Ma motion n'a donc qu'un seul but : que tout le travail effectué ne reste pas lettre morte et qu'on applique les recommandations de la Cour des comptes.

C'est pour cette raison que j'ai déposé une motion et non un postulat. Je ne demande pas un rapport, mais que l'on corrige les défauts principaux de la loi actuelle, dans les termes soulevés par la Cour des comptes. En quelque sorte, c'est elle qui a rédigé la motion et non moi ! Surtout, la situation m'a été décrite directement par des gendarmes. Vous savez sans doute que, suite à de nombreuses demandes relayées par l'Union des communes vaudoises (UCV), les contacts entre les syndicats et les postes de gendarmerie sont maintenant beaucoup plus nombreux. Anciennement, le syndic était quasiment le dernier à apprendre l'événement survenu sur son territoire. Aujourd'hui, il est très vite averti par un SMS du poste de gendarmerie. En plus, une candidature au Conseil d'Etat crée des contacts privilégiés permettant de ressentir les besoins du canton et de ses habitants, dans tous les domaines de la gestion publique, mais particulièrement en matière de sécurité.

Il me reste à résumer les trois points essentiels de la motion.

1. Clarifier la question de la gouvernance et en particulier des organes de conduite, à savoir le Conseil cantonal de sécurité et la Direction opérationnelle.
2. Renforcer le rôle du Commandant en « replaçant le chef d'orchestre sur l'estrade », de manière à assurer une vraie coordination.
3. Revaloriser le plan d'action coordonnée et examiner son contenu et sa périodicité.

J'espère un débat en commission qui soit ouvert et qui dépasse les clivages gauche/droite que je ne verrais pas s'introduire dans cet objet. Enfin, je rappelle qu'il s'agit de renforcer la police coordonnée et non pas d'affaiblir les polices communales.

**La motion, cosignée par au moins 20 députés, est renvoyée à l'examen d'une commission.**

**RAPPORT DE MAJORITE DE LA COMMISSION  
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Motion Serge Melly et consorts - Police coordonnée vaudoise : pour une gouvernance et un commandement unifiés**

**1. PREAMBULE**

La commission s'est réunie le 23 novembre 2017 à la Salle de la Cité, Rue Cité-devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Anne Baehler Bech, Myriam Romano Malagrifa, et de MM. Nicolas Croci Torti, Marc Vuilleumier, Serge Melly, Fabien Deillon, et de M. Jean-Daniel Carrard, confirmé dans sa fonction de président-rapporteur.

Ont également participé à cette séance :

Mme Béatrice Métraux (cheffe du DIS), M. Jacques Antenen (commandant de la Polcant), M. Alain Gorka (commandant de la gendarmerie).

M. Cédric Aeschlimann (SGC) a assuré le secrétariat de la commission. Mme Gaëlle Corthay (SGC) a rédigé les notes de séance.

**2. POSITION DU MOTIONNAIRE**

Le motionnaire a repris les considérations du rapport de la Cour des comptes de juin 2017. Plus particulièrement, les constatations suivantes : le système laisse trop de place à l'expression des divergences d'intérêts des différents acteurs, bloquant ainsi la mise en œuvre d'une véritable police coordonnée placée sous commandement unifié ; la gouvernance et la coordination de la police coordonnée présentent des défauts et n'est pas efficiente ; le plan d'action coordonné (PAC) ne distingue pas clairement ce qui doit être placé sous le commandement unifié du commandant de la police cantonale (PolCant) de ce qui relève de la compétence propre ou déléguée des polices communales (PolCom). Cette situation génère des tensions entre les différents acteurs et ne permet pas au commandant de la PolCant d'exercer le commandement unifié de toutes les polices qui exécutent leurs tâches sous son autorité.

Il rappelle que l'objectif de sa motion est d'améliorer et de renforcer le fonctionnement de la police coordonnée voulue par le peuple et en aucun cas d'affaiblir les PolCom. La police coordonnée doit être véritablement mise en place, sans retour en arrière vers un système de PolCom fonctionnant en vase clos. S. Melly demande ainsi au Conseil d'Etat de :

1. Clarifier la question de la gouvernance et en particulier des organes de conduite, à savoir le Conseil cantonal de sécurité (CCS) et la Direction opérationnelle (DO).
2. Renforcer le rôle du commandant, de manière à assurer une vraie coordination.
3. Revaloriser le plan d'action coordonné, examiner son contenu et sa périodicité.

**3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT**

La conseillère d'Etat B. Metraux considère qu'il lui importe également de renforcer la police coordonnée

et d'effectuer les améliorations nécessaires afin de répondre aux recommandations de la Cour des comptes.

Concernant la gouvernance, le Conseil d'Etat partage l'essentiel des constats de la Cour des comptes dont notamment la difficulté de trouver une solution et de prendre une décision qui conviennent à tous, alors que chacun a des effectifs et des enjeux différents. Il est nécessaire de mieux définir la répartition des tâches afin de renforcer la police coordonnée ; celles de proximités sont du ressort des polices communales et régionales et les autres sont du ressort du commandement unifié. Pour ce faire, le plan d'action coordonné (PAC) est très utile et doit être mis en avant. Le Conseil d'Etat et la Cour des comptes mettent en exergue auprès du Conseil cantonal de sécurité (CCS) le rôle important de la Direction opérationnelle (DO) et du commandant de la PolCant en insistant sur le fait que l'impulsion doit venir de la DO.

Les grands rôles de la PolCant dans le commandement unifié sont la mise en œuvre du PAC et la définition du processus de décisions. Le processus n'est pas toujours très clair et les missions parfois s'entrechoquent.

M. Antenen, chef de la DO et commandant de la PolCant relève que, à la fois à la tête de la police coordonnée et du plus important corps de police du canton, il se retrouve dans une posture parfois ambiguë. Ainsi, lorsqu'il dirige les séances de DO, il doit donner des gages aux policiers communaux et intercommunaux afin de prouver qu'il n'est pas que la voix de la PolCant. Inversement, il doit montrer à la PolCant qu'il n'est pas que chef de la DO, mais également leur commandant. Il souhaite distinguer efficacité et efficience ; malgré des chiffres positifs, il est peut-être possible de faire mieux avec moins de moyens. La clé du problème est l'article 22c LOPV. Celui-ci prévoit le commandant de la PolCant comme chef de la DO, mais une prise de décisions par consensus. Il y a un défaut dans le libellé de cette disposition ; avec cette formulation, toute solution qui n'est pas consensuelle a beaucoup de peine à être imposée dans la pratique. La pierre d'achoppement de la problématique actuelle se trouve dans le partage des compétences. La frontière entre le supra-régional - de la compétence de la PolCant - et le local, régional, ou de proximité - de la compétence du commandant local - est une frontière difficile à déterminer. Lorsque la PolCant souhaiterait aller vers une mise en commun des ressources, elle se heurte à des intérêts locaux ou régionaux, qui perturbent le raisonnement d'ensemble. Les commandants locaux se réfèrent alors à l'autonomie communale. Et soit à défaut d'un intérêt fondamental soit pour des questions financières, ils peuvent empêcher l'adoption d'un plan commun onéreux, comme par exemple l'informatique. M. Antenen rappelle qu'il y a actuellement neuf polices communales, de tailles et d'intérêts très différents. Le consensus est effectivement la solution idéale, mais dans la pratique il est très difficile de mettre d'accord des petits corps de police et des plus grands.

M. Gorka, commandant de la gendarmerie, donne quelques exemples des difficultés rencontrées avec le type de gouvernance actuelle.

- La rédaction d'une directive opérationnelle quant à l'utilisation des chiens de police dans le canton a duré près de deux ans pour arriver finalement à un consensus sur l'utilisation, les permanences, le nombre de chiens.
- La rédaction de la directive opérationnelle sur le maintien de l'ordre a également duré des années. Il s'agissait de permettre aux aspirants de polices communales, formés par le groupement latin de sécurité publique et de maintien de l'ordre (GMO), de travailler au sein du GMO.
- Dans le domaine du constat d'accident mortel, la PolCant dispose d'un système de scanner 3D. La Ville de Lausanne peut acheter ce dispositif, à plusieurs dizaines de milliers de francs, ou faire appel à la PolCant qui le met à disposition. L'absence de scanner 3D met en exergue des différences de traitements lors d'accident mortels dans le canton.
- Les différentes radios ; la gendarmerie ne peut pas écouter les radios des PolCom pour des raisons techniques. Les gendarmes qui travaillent concrètement dans les villes ne peuvent pas écouter les radios des PolCom alors même qu'ils voient passer des voitures de police en urgence. Une solution serait la décision du commandant obligeant l'ensemble des polices à

travailler sur le même groupe de radio. Mais pour l'instant il n'y a pas de consensus et aucune décision n'a encore pu être prise.

Il souligne encore que les difficultés sont liées à ce genre de situation, mais sur le terrain, dans l'urgence, la collaboration se fait très bien.

#### **4. DISCUSSION GENERALE**

Il convient d'abord de clarifier le débat dans lequel s'inscrit cette motion. Les vaudois ont refusé une police unique et voulu une police coordonnée. Cette volonté doit être pleinement respectée. Il n'est donc pas question ici ni d'un retour à la situation ex ante ni d'une création en catimini d'une police unique.

Des lacunes et des manquements dans la situation actuelle ont été identifiés en regard notamment de la gouvernance et de plans d'action coordonnés. Dans le cadre et le respect de la LOPV, la motion Melly demande au Conseil d'Etat de proposer des mesures au Grand Conseil pour y remédier.

Une coordination optimale entre les deux corps de police est nécessaire sans quoi la sécurité dans notre canton pourrait perdre en efficacité. Cette amélioration de la coordination nécessite que les prises de décision soient plus efficaces et prises au bon niveau. Un commissaire souligne que s'il est très attaché à un système décisionnel basé sur la négociation et la discussion ainsi qu'à l'autonomie communale, il considère aussi qu'en terme de sécurité il faut savoir décider pour pouvoir avancer.

Cette motion ne vise pas à brider l'autonomie communale ni à la remettre en question car elle ne touche pas ce qui est l'essence même de la police coordonnée, à savoir l'existence de plusieurs corps de police. Elle vise à une meilleure efficacité du système en place et plus spécifiquement du processus décisionnel. La police coordonnée est en charge de la sécurité, au sens large, dans le canton. Il faut une vision partagée par tous, comme par exemple sur les défis liés à la criminalité numérique, pour permettre une gouvernance claire de la police coordonnée. Pour répondre à une telle vision de la sécurité, il faut savoir dépasser les problèmes rencontrés sur le territoire d'une PolCom. La difficulté est de définir la frontière à partir de laquelle le niveau change et où l'intérêt n'est pas limité à un corps de police, mais s'étend à tous les Vaudois – voire tous les Suisses. Pour ces cas, le système décisionnel actuel consiste à la recherche systématique du consensus. Cela peut freiner voire empêcher la prise d'une décision. La perte de temps lors de cette recherche de consensus est énorme, mais, obligée par la loi.

En effet, il est nécessaire pour l'application d'une décision sur l'ensemble du territoire, d'avoir une adhésion des différents commandants. Un changement de formulation dans la loi est donc nécessaire en précisant clairement ici qu'il n'est pas question de donner au commandant de police la possibilité de prendre des décisions unilatérales. Il faut rappeler qu'une police communale ou intercommunale peut définir ses objectifs en ce qui concerne son territoire et que ceci n'est nullement remis en question. Soulignons à cet égard que lorsqu'elle le fait, elle utilise un certain nombre d'effectifs, qui ne seront plus mobilisables pour un plan commun. C'est alors la PolCant qui va assumer la tâche de cette mission commune, à titre supplétif.

Les PolCom ont aujourd'hui une grande marge de manœuvre, nullement remise en cause, qui leur permet de déterminer leurs priorités et on ne peut, comme tend abusivement à le faire la minorité de la commission, opposer la notion d'autonomie communale à cette demande de modification du processus décisionnel.

On ne peut également affirmer que la motion vise simplement à renforcer le pouvoir du commandant. En effet la loi précise déjà « qu'en cas de désaccord, son chef tranche ». Cette disposition n'est quasi pas appliquée car elle serait peu appréciée et ne correspond pas à l'esprit de la loi. Il s'agit là aussi de revoir le processus décisionnel et non simplement de donner un pouvoir contraignant supplémentaire au commandant.

Sollicité, le motionnaire refuse de transformer sa motion en postulat car un travail de fond a déjà été fait par la Cour des comptes. Un nouveau rapport mènerait le Conseil d'Etat aux mêmes conclusions dans la mesure où le Conseil d'Etat partage les principaux constats et recommandations de la Cour. Un postulat serait superfétatoire, les lacunes et manquements ayant déjà été identifiés, et ne ferait que

perdre un certain nombre d'années. Il ne s'agit plus maintenant de produire un enième rapport mais de réfléchir à des solutions pour avancer et permettre à la police coordonnée de pourvoir remplir toutes ses missions de la manière la plus efficiente possible.

La motion Melly demande de clarifier 3 points qui pourraient peut-être aboutir à des modifications législatives. Elle ne propose pas de pistes pour ce faire et laisse donc toute latitude au Conseil d'Etat pour y répondre comme par exemple associer toutes les parties à ces réflexions et à ces travaux afin de veiller à ce que l'esprit de la loi perdure, que les intérêts des personnes du terrain soient pris en compte de même que ceux des Vaudois/ses. Rappelons, en outre, que les mesures que le Conseil d'Etat pourraient retenir seront in fine proposées au Grand Conseil pour approbation et que si celui-ci estime qu'elles ne vont pas dans le sens souhaité, il peut les refuser.

## **5. VOTE DE LA COMMISSION**

Pour toutes les raisons évoquées ci-dessus, la majorité de la commission recommande au Grand Conseil de prendre en considération cette motion par 4 voix pour, 3 contre et 0 abstention, et de la renvoyer au Conseil d'Etat.

Riex, le 22 janvier 2018

*La rapportrice de majorité :  
(Signé) Anne Baehler Bech*

**RAPPORT DE MINORITE DE LA COMMISSION  
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Motion Serge Melly et consorts - Police coordonnée vaudoise : pour une gouvernance et un commandement unifiés**

**1. PREAMBULE**

La minorité est composée de M. Marc Vuilleumier, M. Fabien Deillon, et M. Jean-Daniel Carrard, Président de la commission chargée d'examiner cet objet.

**2. RAPPEL DES POSITIONS**

La LOPV a été élaborée suite à la décision populaire de septembre 2007 de renoncer à une police unique, lui préférant la mise en place d'une police coordonnée.

Deux des rapporteurs minoritaires avaient alors participé activement à la campagne et déclaré leurs intérêts pour une police coordonnée. Dans ce cadre, ils ont reçu un large appui des communes vaudoises et des associations de communes. Tous deux continuent à ce jour de soutenir une police urbaine de proximité.

La LOPV a fait l'objet d'après discussions tenant compte des intérêts des polices communales, de la police cantonale, des associations et des syndicats. Elle est alors entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2012.

L'établissement de cette loi a été l'objet d'un difficile et subtil équilibre permettant de ménager les caractéristiques et les qualités de chacun. En effet, il est à relever que les policiers et policières vaudois sont tous formés auprès de l'académie de police de Savatan où ils obtiennent tous le même brevet fédéral. L'utilisation de ces agents, leur engagement, est toutefois différent puisque les compétences judiciaires n'appartiennent qu'au Canton et à la Ville de Lausanne.

Afin de préserver, non pas un principe de roitelet comme certains le qualifie, mais un respect de l'autonomie communale, la LOPV a été construite et structurée en ce sens.

L'art. 4.3.1.1 de l'EMPL d'avril 2011 l'explique clairement :

« cela implique que la police cantonale et les polices communales ont le devoir et la responsabilité de remplir leurs missions de manière coordonnées »

Et il était même dit plus loin :

« dans ce contexte et sous réserve des distinctions liées à leurs compétences respectives, il est fondamental de placer la police cantonale et les polices communales sur un pied d'égalité. Font exception à cette règle les aspects de police judiciaire et les activités liées aux autoroutes... »

La loi a donc été élaborée en trouvant la bonne formule pour une police coordonnée efficace.

Toutefois, afin de ne pas bloquer le système, il a été prévu aux articles 19 LOPV pour le CCS et 22 LOPV pour la DO que les présidents tranchent en cas de désaccord (Mme la Conseillère d'Etat et le Commandant de la police cantonale).

Pour en revenir à la DO, les articles 21 et 22 (traitant de la Direction opérationnelle – DO) de la LOPV s'appuient sur le principe suivant : les régions et les communes ont une organisation indépendante tout en conservant une ligne de conduite sous la supervision du Commandant de la police cantonale.

Selon l'art. 23a, ce dernier a toute autorité pour engager les polices communales pour les opérations le nécessitant (par exemple : réception d'un Chef d'Etat, jeux olympiques, etc.). Un système un peu identique a été mis en place pour le CCS selon les articles 17, 18 et 19 de la LOPV.

Le CE a ouvert aux communes et aux associations une réflexion afin d'échanger en direct. Leurs 3 représentants, soit le Municipal de Lausanne, la Présidente du CDPNV et un représentant des communes dépourvues de police communale nommé par l'AdCV. L'organigramme permet ainsi : une transversalité politique (CCS) et opérationnelle (DO).

L'expérience montre que ce système fonctionne, tel que le mentionne le motionnaire lui-même : « On entend d'ailleurs bien souvent les policiers dire que, sur le terrain, la collaboration se passe bien, mais c'est au niveau des chefs et des politiques que cela bloque. ». Cela tend donc à dire que ce sont dans ces organes de décisions qu'il pourrait y avoir des difficultés sans que cela ne soit insurmontable.

La Cour des Comptes recommande par ailleurs :

- Recommandation n°1 : renforcer le rôle moteur du DO. Il n'est cependant pas fait mention que le Commandant de la police cantonale devrait pour autant diriger toutes les polices.
- Recommandation n°1 : préparation d'un PAC chaque année, tel que prévu dans la LOPV. Il demeure toutefois compréhensible qu'un tel rythme soit compliqué à tenir. Raison pour laquelle le motionnaire propose d'établir le PAC une fois tous les deux ans.
- Recommandation n°2 : demande au CCS et à la DO d'établir des processus et des systématiques afin de clarifier les rôles de chacun. Il n'est, à nouveau, pas fait mention de la nécessité de modifier la LOPV pour autant, mais d'une demande de réponse de la part des deux organes en question.

M. Melly signale dans sa motion des éléments bloquants. Renseignements pris auprès de plusieurs acteurs concernés, aucun élément bloquant n'a pu être cité à ce jour car, encore une fois, la LOPV prévoit d'ores et déjà la capacité pour le Commandant de la police cantonale de prendre les décisions lors de situations particulières (art. 23).

Le motionnaire relève que le CCS et la DO gouvernent par consensus, mais nous ne voyons pas où est le problème à ce sujet ? La Suisse est un pays de consensus, reconnue pour ses valeurs de négociatrice utilisées à l'international. Cela ne devrait donc pas poser plus de problème au niveau cantonal qu'au niveau international.

Il est demandé que le Commandant de la police cantonale soit placé au centre de la gouvernance, mais cela est déjà le cas. Il peut être en même temps le centre-avant et le capitaine, mais pour cela il a besoin d'avoir une équipe autour de lui. Ses prérogatives n'ont jamais été remises en question et il n'y a pas de raison que cela soit le cas maintenant.

### **3. POSITION DES COMMISSAIRES DE MINORITE**

Les commissaires de minorités ne sont pas opposés à ce qu'une réflexion soit faite afin d'améliorer le système, en tenant compte des remarques de la cour des comptes.

Mais les commissaires de minorité estiment que le motionnaire amène ses propres réponses aux recommandations de la cour des comptes, et ce sont des choix politiques qui ne doivent pas venir d'une simple motion mais d'un travail de partenariat.

La recommandation n°1 demande de « renforcer le rôle moteur de la DO » et non de renforcer le rôle du commandant.

La recommandation n°2 recommande au CCS et à la DO de développer une systématique incluant des processus, ce que nous pouvons comprendre.

Les commissaires de minorité auraient pu accepter partiellement cette motion, à savoir les points :

1/Fonctionnement des organes de conduite

3/Périodicité du PAC

Et refuser :

2/Renforcement du rôle du commandant,

Mais le motionnaire n'a pas voulu modifier sa motion ni la transformer en postulat.

Les commissaires de minorité ont donc refusé la motion en l'état.

#### **4. CONCLUSION**

Les commissaires minoritaires estiment que ce n'est pas en changeant la casquette du Commandant de la police cantonale que les problèmes actuels seront résolus, mais bel et bien en demandant au CCS et à la DO de travailler sur les recommandations légitimes de la Cour des Comptes.

Le motionnaire se trompe de cible pour répondre aux attentes de la Cour des Comptes. Les statistiques de la criminalité dans le Canton en sont d'ailleurs une preuve.

Dès lors, la minorité de la Commission demande au Grand Conseil de ne pas renvoyer cette motion au Conseil d'Etat.

Yverdon-les-Bains, le 22 janvier 2018.

*Le rapporteur de minorité:  
(Signé) Jean-Daniel Carrard*

**Motion Stéphane Balet et consorts – Pour une mise en place rapide d’un statut unifié pour tous les corps de police du canton de Vaud**

*Texte déposé*

La Loi sur l’organisation policière vaudoise (LOPV) est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2012. Cette loi prévoit, entre autres, un statut unifié pour les policiers. Un délai de 3 ans était donné pour que le Conseil d’Etat présente une proposition au Grand Conseil. Depuis, 6 ans se sont écoulés et rien n’a été proposé. Lors d’une réponse donnée au député Alexandre Rydlo (16\_QUE\_053) le Grand Conseil apprenait que :

*Le Conseil d’Etat, par décision du 2 décembre 2015, a pris acte de la décision du Conseil cantonal de sécurité (CCS) de reporter la discussion sur l’article 52 LOPV relatif au statut unifié des policiers à une date ultérieure, soit après les négociations sur la facture policière prévues en 2022, en veillant que dans l’attente du statut unifié, les responsables se concertent préalablement à toutes modifications envisagées des statuts et règles professionnelles concernant les policiers, ceci afin d’éviter que les écarts se creusent. Cette position a été confirmée en séance du CCS du 18 janvier 2016. Le processus d’harmonisation doit donc se poursuivre par le biais des décisions et actions de la Direction des opérations (DO), respectivement du CCS. L’aspect financier devra être intégré le moment venu avec les négociations cantons-communes en 2022.*

En résumé, des négociations sur un statut unifié interviendront, au mieux, en 2022. Pour bien des raisons, cette situation est inacceptable. Il est difficile de recruter des agents et surtout il faut les former. Si l’on considère qu’il faut 5 ans pour qu’un agent devienne pleinement opérationnel, on peut aisément imaginer l’importance de faire en sorte qu’il ne parte pas trop rapidement après sa formation. Il est facile d’imaginer les difficultés qu’aura u corps de police dont les conditions sont moins attrayantes pour garder ses agents une fois formés.

Plusieurs différences de statuts peuvent être mises en évidence. Notamment, un écart salarial qui peut aller, dans le cas extrême, jusqu’à un montant de 2700 francs par mois, la manière de compter les heures de nuit ou la durée du temps de travail. Ces différences incitent des agents à changer de corps de police, introduisant ainsi une concurrence et, par effets de bord, une pression sur les conditions salariales. Our garder leur personnel, certains corps de police ont procédé à des augmentations salariales. D’autres sont condamnés à former de jeunes agents qui partiront dès qu’ils ne seront plus tenus de rembourser leur formation. Des montants permettant de racheter les frais de formation ont été mis au budget de certaines associations afin de débaucher des agents formés. Cette situation est d’autant plus intenable que les différents corps de police sont amenés à collaborer sur certaines opérations.

Un postulat « Quelle efficacité pour la police coordonnée ? (15\_POS\_106) » développé le 10 mars 2015 par le député Jean Tschopp a été renvoyé au Conseil d’Etat par le Grand Conseil. Dans ses conclusions, le postulat demandait, entre autres, une analyse de l’état d’avancement de l’harmonisation, voire de l’unification des statuts des fonctionnaires de police.

La LOPV résulte d’ un contre-projet à l’initiative des gendarmes et a fait l’objet d’un large débat. L’article 52 de cette loi est le suivant :

**« Article 52 Statut unifié**

1. Le Conseil d’Etat soumettra su Grand Conseil, dans un délai de trois ans dès l’entrée en vigueur de la présente loi, les dispositions légales nécessaires à la mise en vigueur du statut unifié des policiers. »

Pour toutes ces raisons, je souhaite déposer la motion suivante :

**Malgré la volonté du Conseil cantonal de sécurité (CCS) de reporter la discussion sur l'article 52, nous demandons au Conseil d'Etat d'avance sur ce projet afin de permettre une rapide mise en place d'un statut unifié pour tous les corps de police du canton de Vaud conforme à la Loi sur l'organisation policière vaudoise (LOPV).**

*Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures*

*(Signé) Stéphane Balet  
et 29 cosignataires*

### *Développement*

**M. Stéphane Balet (SOC) :** — La Loi sur l'organisation policière vaudoise (LOPV) est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2012. Cette loi prévoit, entre autres, un statut unifié pour les policiers. Un délai de trois ans était donné pour que le Conseil d'Etat présente une proposition au Grand Conseil. Depuis, six ans se sont écoulés et rien n'a été proposé. Pire encore : à l'occasion de la réponse du Conseil d'Etat à une question posée par le député Alexandre Rydlo, le Grand Conseil apprenait que le Conseil cantonal de sécurité (CCS) avait décidé de reporter la discussion sur cet aspect à 2022 !

Pour bien des raisons, cette situation est inacceptable. Il est difficile de recruter des agents et, surtout, il faut les former. Si l'on considère qu'il faut cinq ans pour qu'un agent devienne pleinement opérationnel, on peut aisément imaginer l'importance de faire en sorte qu'il ne parte pas trop vite, une fois qu'il a été formé. Il est facile d'imaginer les difficultés que rencontrera un corps de police dont les conditions sont moins attrayantes, pour garder ses agents, une fois formés. Plusieurs différences de statut peuvent être mises en évidence, dont notamment un écart salarial pouvant aller jusqu'à 2700 francs par mois, dans le pire des cas, ou la manière de compter les heures de nuit, ou encore la durée du temps de travail. Ces différences incitent certains agents à changer de corps de police, introduisant ainsi une concurrence et, par effet de bord, une pression sur les conditions salariales. Pour garder leur personnel, certains corps de police ont procédé à des augmentations salariales. D'autres sont condamnés à former de jeunes agents qui partiront dès qu'ils ne seront plus tenus de rembourser leur formation. Des montants permettant de racheter les frais de formation ont même été mis au budget de certaines associations, afin de débaucher des agents formés ! Cette situation est d'autant plus intenable que les différents corps de police sont amenés à collaborer sur certaines opérations.

Le hasard de l'actualité fait qu'un article paru lundi démontre bien mieux que je ne saurais le faire ici oralement le type de réaction qui peut survenir dans les corps de police les moins bien lotis. Le postulat Jean Tschopp « Quelle efficacité pour la police coordonnée ? (15\_POS\_106) » développé le 10 mars 2015 a été renvoyé au Conseil d'Etat par le Grand Conseil. Dans ses conclusions, le postulat demandait entre autres « une analyse de l'état d'avancement de l'harmonisation, voire de l'unification des statuts des fonctionnaires de police ».

A toutes fins utiles, je vous rappelle l'article 52 de la LOPV : « Le Conseil d'Etat soumettra au Grand Conseil dans un délai de trois ans dès l'entrée en vigueur de la présente loi les dispositions légales nécessaires à la mise en vigueur du statut unifié des policiers. » Cela me semble assez clair, pour le moins. Pour toutes ces raisons, je dépose la motion suivante : « Malgré la volonté du Conseil cantonal de sécurité (CCS) de reporter la discussion sur l'article 52, nous demandons au Conseil d'Etat d'avancer sur ce projet afin de permettre une rapide mise en place d'un statut unifié pour tous les corps de police du canton de Vaud conforme à la Loi sur l'organisation policière vaudoise (LOPV). »

**La motion, cosignée par au moins 20 députés, est renvoyée à l'examen d'une commission.**

**RAPPORT DE LA COMMISSION  
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Motion Stéphane Balet et consorts – Pour une mise en place rapide d'un statut unifié pour tous les  
corps de police du canton de Vaud**

**1. PREAMBULE**

La commission s'est réunie à Lausanne le mardi 25 septembre 2018 de 7h15 à 9h00 à Lausanne. Outre cet objet, durant la même séance, elle a également examiné le (18\_MOT\_034) Motion Fabienne Freymond Cantone et consorts – Pour une uniformité des taxations des interventions policières dans tout le canton.

La commission était composée de Mmes les Députées Florence Gross, Sarah Neumann et Anne Baehler Bech, ainsi que de MM. les Députés Jean-Daniel Carrard, Stéphane Rezso, Stéphane Balet, Alexandre Rydlo (en remplacement de Jean Tschopp), Philippe Ducommun, Marc Vuilleumier et le soussigné, président-rapporteur. M. le Député Serge Melly était excusé.

Madame la Conseillère d'Etat Béatrice Métraux, Cheffe du Département de l'intérieur et de la sécurité était également présente. Elle était accompagnée de Mme Christèle Borloz, Cheffe du service juridique EM (Police cantonale vaudoise) et de MM. Jacques Antenen, Commandant de la Police cantonale vaudoise, Frédéric Dupuis, Chef Direction RH EM (Police cantonale vaudoise) et André Etter, Secrétaire général du Conseil cantonal de sécurité (CCS).

Le secrétariat était assuré par Mme Fanny Krug, secrétaire de commissions parlementaires.

**2. POSITION DU MOTIONNAIRE**

Le motionnaire rappelle que cette motion a pour but la mise en place rapide du statut unifié. Il mentionne également que la loi sur l'organisation policière vaudoise (LOPV) est entrée en vigueur au 1er janvier 2012, et que l'art. 52 LOPV dispose que « Le Conseil d'Etat soumettra au Grand Conseil, dans un délai de trois ans dès l'entrée en vigueur de la présente loi, les dispositions légales nécessaires à la mise en vigueur du statut unifié des policiers ».

Le motionnaire s'étonne que la loi ne soit pas appliquée, malgré plusieurs interventions parlementaires qui ont traité de ce sujet. Il donne l'exemple du corps de police Jura-Nord vaudois qui avait des revendications par rapport à son statut, qui semblerait inférieur à celui d'autres corps de police. Il cite des chiffres qui ont été annoncés dans la presse sur l'écart salarial entre corps de polices. Des écarts jusqu'à CHF 2700.- par mois selon le type de fonction. Il mentionne également que toujours selon la presse la concurrence entre les différents corps de police amènerait des agents bien formés à quitter un corps de police pour un autre. Les différences de statut sont d'autant moins compréhensibles que les corps de police travaillent ensemble sur certaines opérations.

### 3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Madame la Conseillère d'Etat rappelle que le 27 septembre 2009, les citoyens vaudois ont rejeté l'initiative « D'Artagnan » lui préférant la police coordonnée. La LOPV, approuvée par le Grand Conseil, est entrée en vigueur le 1er janvier 2012. Depuis lors, les corps de police se réorganisent en fonction de cette nouvelle architecture sécuritaire. Globalement, les travaux de mise en œuvre de la LOPV se déroulent selon le calendrier prévu.

La question du financement de la facture policière se pose encore ; elle fait l'objet de contestations par les communes autonomes en matière de police et d'interrogations de la part de communes dites délégatrices.

La Conseillère d'Etat rappelle qu'un protocole d'accord a été signé entre les associations de communes et le Conseil d'Etat en juin 2013 ; cet accord, valable jusqu'en 2017, prévoit que pour les années 2018 et suivantes, cantons et communes doivent négocier une solution. Toutefois, avec le paquet législatif RIEIII, approuvé par le Grand Conseil le 29 septembre 2015, le Conseil d'Etat a proposé aux communes de reporter les négociations à 2022. Les communes se sont ralliées à cette proposition.

Conformément au Plan d'Action Coordonné (PAC) validé par le Conseil d'Etat, le Conseil cantonal de sécurité (CCS) a constitué deux groupes de travail : un sur l'harmonisation des statuts des policiers et un sur l'inventaire global des coûts de la sécurité vaudoise – ce dernier a été mis en stand-by à la demande de l'union des communes vaudoises. Le groupe de travail sur l'harmonisation des statuts a conclu que toute modification dans le cadre des statuts des policiers aura, pour une grande partie des communes, une incidence en matière de coûts et pourrait restreindre de manière significative l'autonomie des communes, en tant qu'employeurs de policiers ou mandants de prestations auprès de la Police cantonale. Madame la Conseillère d'Etat rappelle également que, le CCS est un organe politique présidé par le ou la cheffe de Département avec le ou la représentant(e) des polices communales régionales / le ou la représentant(e) des communes délégatrices / la Ville de Lausanne. Y sont invités à titre consultatif, le Commandant de la Police cantonale et parfois d'autres commandants. Le CCS a entendu les conclusions du groupe de travail. Il a pris acte de la décision du Grand Conseil en 2015 d'attendre la réforme de la péréquation pour remettre l'ouvrage sur le métier concernant le statut unifié. En effet, il convient de régler d'abord la question de la facture policière. Sur proposition du CCS, le Conseil d'Etat a décidé de suspendre les négociations et les discussions sur l'art. 52 tant que les premières négociations financières ne sont pas engagées sur les finances policières. Ce que dit également le rapport de la Cour des comptes.

Pour autant, l'harmonisation est en route et des mesures ont été prises :

- harmonisation du code de déontologie
- recrutement uniformisé des aspirants
- harmonisation des salaires des aspirants
- harmonisation de la formation uniformée à l'Académie de police
- établissement du processus de sélection des commandants des polices cantonales
- harmonisation de la formation des cadres uniformés et de la formation amok
- intégration du groupe de maintien de l'ordre
- discussions sur des directives.

Sont en cours d'harmonisation :

- le statut des aspirants 1ère et 2e année
- les conditions de licenciement des aspirants.

En raison des réflexions en cours sur la facture policière et du principe de l'autonomie communale, ne sont pas harmonisés :

- salaires
- temps de travail
- prévoyance professionnelle
- évaluation du personnel
- processus de licenciement et voies de recours.

Le Secrétaire général du CCS explique qu'un des points clés du projet de réforme lancé en 2008, suite à la votation de 2009, est l'harmonisation des statuts dans les 5 à 10 ans avec une unification à terme. Il donne l'exemple de la Belgique pour expliquer comment l'harmonisation des statuts s'est faite dans d'autres systèmes. La Belgique avait à l'époque une gendarmerie nationale et une police judiciaire nationale avec quelques corps locaux. Suite à l'affaire Dutroux et face aux lacunes constatées dans la communication entre les grands corps, le système a été transformé. 196 polices indépendantes avec un statut unifié ont été créées. Il y a donc 196 corps de police (polices communales) chapeautées par la police fédérale. Le statut unifié a été réglé en prenant le meilleur de tous les statuts. Cela a coûté EURO 300 millions. Un même système au niveau cantonal – en prenant le meilleur des statuts - coûterait quelques millions de francs ; or il n'y a pas eu la volonté de donner des budgets supplémentaires. Néanmoins, tout ce qui a pu être harmonisé sur le plan opérationnel, l'a été fait comme, les directives, la formation et les outils de conduite. Mais il existe bien une difficulté à unifier les statuts, liée essentiellement aux salaires, aux caisses de pension, aux heures de travail et aux annuités.

Le Chef de la Direction RH à la Police cantonale explique que la collaboration a été développée pour le recrutement et la formation des cadres. Ces éléments n'ont pas directement une incidence financière. La volatilité entre les corps semble s'être calmée. Le problème semble plutôt se situer au niveau du recrutement (difficultés à trouver des candidats) essentiellement pour les polices municipales. Il indique que pour les aspirants, la question du statut n'est pas la première considération. Sont plutôt pris en compte l'intérêt de l'activité, les spécialisations, les possibilités de progression, les questions de territoire.

#### **4. DISCUSSION GENERALE**

Il est demandé si les écarts peuvent être aussi importants que la presse laisse entendre, soit jusqu'à CHF 2700.- par mois pour la même activité.

Le Chef de la Direction RH à la Police cantonale doute des montants évoqués, même si des écarts existent. Il informe que les chiffres récents de comparaison salariale ne sont pas disponibles.

Pour un député, la réforme de la police coordonnée choisie par le peuple a été mise en œuvre, mais peut-être pas jusqu'au bout. La question salariale n'est qu'une des composantes de la problématique du statut. D'autres aspects ne sont pas encore réglés, notamment la collaboration entre les différents corps de police. Il convient également de discuter d'autres réformes, comme par exemple la prochaine subordination opérationnelle de la police de l'ouest lausannois à la police cantonale qui fait penser à une forme de police unifiée. Sur ce sujet le député n'a pas obtenu de réponse claire de la part d'une Municipalité concernée, quant à l'intention précise par rapport à une telle restructuration. Il note également une impression de malaise au niveau du terrain. Le député soutient donc cette motion. Il rappelle que selon l'art. 52 LOPV, le Conseil d'Etat doit amener dans les 3 ans un certain nombre d'éléments, notamment un carnet de route. Or il n'a encore rien vu venir. Si des négociations sont intervenues sur la répartition financière des coûts, la question se pose de savoir si la mise en œuvre du statut harmonisé avance sur le bon chemin. Pour le député, le Conseil d'Etat devrait préciser le carnet de route ou expliquer quelles sont les intentions précises à court, moyen et long termes.

Madame la Conseillère d'Etat rappelle que le statut unifié répond à des questions RH. Les compétences des polices communales et régionales sont fixées dans la LOPV. Quant au projet pilote entre la police de l'ouest lausannois et la police cantonale, il vise une meilleure efficacité et une meilleure efficacité au service de la population - il n'y a pas de volonté d'imposer quoi que ce soit. Mais il faut savoir que la mise en œuvre de la police coordonnée est difficile. Avant de régler le statut unifié, une discussion sur la facture policière (dans le cadre de la pérequisition) doit avoir lieu, et ceci ne se fera pas avant 2022.

Pour un député, il n'y a pas besoin de poursuivre l'étude de cette question, puisque les discussions sur l'art. 52 LOPV sont suspendues. De plus, s'agissant des différences salariales, les chiffres évoqués lui paraissent élevées pour un simple agent ou inspecteur de terrain. Il précise que ces différences n'ont pas d'incidence au niveau des interventions sur le terrain. Le député demande si le Conseil d'Etat a répondu au postulat Postulat Jean Tschopp et consorts « Quelle efficacité pour la police coordonnée ? » (15\_POS\_106). Si ce n'est pas le cas, il conviendrait d'attendre la réponse avant de déposer une motion. Il pose la question de l'utilité de la motion maintenant sachant qu'il reste 3 ans pour la révision du statut (jusqu'en 2022). Accepter la motion rajouterait une couche à ce qui se fait peut-être déjà actuellement.

Madame la Conseillère d'Etat informe que le Conseil d'Etat a répondu au postulat Tschopp par un rapport intermédiaire, mais que décision a été prise d'attendre que des polices municipales soient accréditées pour répondre à la question de l'efficacité de la police coordonnées. Entre temps, le rapport de la Cour des comptes donne aussi un certain nombre d'éléments.

Suite à une demande sur le nombre de corps de police communaux sur le canton, il est de 9, et que toutes les communes ne sont pas concernées par les négociations. Ce dossier a été discuté au moment du décret RIEIII de 2015 (paragraphe concernant les négociations policières). Lors de ces échanges canton-communes il a été convenu que la facture policière serait revue d'ici 2022. Cet élément a été introduit dans le décret de 2015, dans le décret suivant et réaffirmé lors des négociations récentes.

Une députée confirme que la concurrence existe entre la police cantonale et les polices intercommunales. Elle ne comprend pas pourquoi les négociations sont suspendues alors que notamment la Cour des comptes et les personnes sur le terrain demandent un traitement en parallèle du statut unifié et du régime financier, ceci sans attendre 2022. En effet, si la péréquation a son importance, elle pourrait aussi repousser la mise en œuvre du statut unifié après 2022 ; or des personnes sur le terrain ont des attentes sur ce sujet.

En réponse, Madame la Conseillère d'Etat confirme que le CCS a pris en charge la recommandation de la Cour des comptes. Le groupe de travail « finances » comprenant des représentants des communes et du canton va commencer ses travaux d'ici fin 2018. L'idée est de préparer ces aspects financiers suffisamment à l'avance pour que tout soit prêt le moment venu. Il s'agit de faire un état des lieux avec un comparatif.

La Conseillère d'Etat relève une difficulté pour le Département, à savoir l'existence de plusieurs instances politiques, et qui sont en contradiction, soit

- D'un côté, le CCS – dont font partie la présidence des associations des polices communales et la Ville de Lausanne - demande de suspendre les travaux sur l'application de l'art. 52 LOPV jusqu'en 2022, pour régler la facture policière. Le Conseil d'Etat valide et approuve ces recommandations.
- Et de l'autre des interventions du Grand Conseil qui demande d'aller plus vite.

Face à ces positions contradictoires, il convient de travailler avec une stratégie. Et la stratégie mise en place par le CCS est d'abord de négocier sur les finances policières puis de traiter du statut.

Une députée se dit consciente de la situation complexe et difficile. Toutefois elle rappelle qu'une motion a été déposée il y a une année déjà ; cette intervention remettait en question notamment la gouvernance de la police coordonnée. Cette motion a été acceptée en commission et n'a pas encore été traitée devant le plénum, ce qui est regrettable. Si la police coordonnée apporte beaucoup, il y a encore beaucoup à faire pour qu'elle entre pleinement dans son fonctionnement maximum. La députée se dit consciente que les questions des communes, de leur autonomie, des finances et des relations difficiles canton-communes ne rendent pas la tâche facile. Elle fait toutefois part de son inquiétude pour l'efficacité de la police coordonnée et demande si on peut espérer qu'en 2022, les négociations seront à bout touchant. Si les négociations vont commencer en 2022, la pression du Grand Conseil risque de se faire plus forte, tant sur le canton que sur les communes.

Un député constate plusieurs interventions au Grand Conseil sur ce dossier. Chaque intervention ayant une vue partielle du problème, il demande s'il ne serait pas plus opportun ou courageux de remettre en question le système voté en 2009 pour un système plus cantonal. Le débat peut avoir lieu. A l'instar de la Belgique, il conviendrait d'introduire un statut unifié sur la base du meilleur statut, vraisemblablement celui de la Police cantonale. S'agissant des communes qui ont fait le choix politique d'avoir une police sur leur territoire, le député demande qui va payer pour le supplément de salaire si le statut est harmonisé avant que la question financière ne soit réglée ? Unifier le statut impliquerait-il de redonner toutes les compétences judiciaires à tous les policiers (y compris dans les communes qui n'en sont pas dotées actuellement) ou de créer un statut unifié à deux vitesses avec d'un côté les polices judiciaires et de l'autre côté les autres ?

Un député voit le texte de la motion d'un bon œil, car il dit assister à une course à la surenchère (salariale) entre les corps de police, les travailleurs préférant les corps où les salaires sont les plus importants et où on travaille moins. Pour les communes, cette situation est difficile ; un objectif socle pour tout le canton (plafond) serait une avancée, il éviterait la concurrence entre les différents corps.

Pour un autre député, la motion correspond à une des attentes des corps de police. Ces derniers ont des revendications financières car ils comparent et constatent des différences entre les corps. Si on va vers une harmonisation ou une unification des statuts, on va aller vers le haut (le meilleur statut) ; dans ce cas, les charges financières des associations, corps de police et communes seront augmentées en conséquence. Il semble que les transferts aient diminués, par contre les revendications ont augmenté. Partant d'une évolution de la police coordonnée, il y a une multitude d'interventions parlementaires pour lesquelles les réponses pourraient être décousues. Le député est d'avis qu'on ne peut s'éviter d'avoir une vision générale. Pour lui, une entrée en matière sur la motion de M. Balet impliquerait l'ouverture des négociations sur la facture policière en parallèle. Sans remettre en question la motion, le député indique que si elle devait aller à terme, il demandera une ouverture des négociations sur la facture policière en parallèle.

Pour Madame la Conseillère les textes déposés au Grand Conseil répondent aux interrogations des députés et de la Cour des comptes. Il faut prendre l'ensemble des recommandations de la Cour des comptes dans ce dossier. D'autre part, on ne peut pas traiter du statut (RH) sans parler des questions financières de la police ; cela implique la prise en considération de plusieurs éléments (coût du policier, LPP, points d'impôts, amendes perçues) et ces éléments/enjeux financiers doivent être documentés. Ce travail important a déjà commencé avec la constitution du groupe de travail sur la question financière. Il est indiqué que ce sont les communes qui devraient assumer financièrement un statut plus élevé. De plus, elles ont déjà la possibilité de se mettre d'accord entre elles au sein de leur association.

Pour un député, la collaboration sur le terrain des policiers n'est pas liée au salaire. D'autre part, les disparités salariales posent un problème qui doit être résolu. Il s'étonne que l'art. 52 LOPV ne soit pas appliqué malgré qu'il figure dans la loi. Selon lui, si l'autorité législative et la police ne sont pas capables d'appliquer cet article, cela met en évidence un problème sur le fonctionnement du système. De plus, qui avait autorité pour décider de mettre le processus en suspens ? Pour le député, on n'est pas dans la légalité par rapport à l'application d'un processus législatif.

Un député se demande ce qui empêche les communes d'unifier leurs statuts, car cela relève de leurs compétences et ne touche pas l'autonomie communale.

Un autre député relève que la mise en place de polices intercommunales a fait perdre aux communes une certaine maîtrise sur ce qu'elles souhaitent de leur police.

Le motionnaire relève que l'idée de la motion est « n'attendons pas 2022 ». Il demande de rouvrir ces négociations tout de suite pour avancer maintenant sur ces statuts.

Une question est posée, pourquoi les communes ne se mettent pas ensemble pour appliquer l'art. 52 LOPV ? Car l'harmonisation par le haut des statuts va coûter. Les communes qui paient déjà plus que la moyenne cantonale ne désirent pas en rajouter. Pour ouvrir une discussion sur l'art. 52 LOPV, il faut discuter en parallèle de la facture policière globale. La majorité des communes vaudoises sont des communes dites délégatrices. Les autres communes – qui représentent la plus grande partie de la population - sont en associations intercommunales ou seules, comme la Ville de Lausanne ; elles paient 12 à 18 points d'impôt supplémentaires pour la facture policière. Pour un député ceci ne semble pas juste, il demande de l'équité de traitement. Pour celui-ci, voter l'art. 52 seul aujourd'hui n'a aucun sens, car il faut retravailler la facture policière avant d'appliquer cet article.

En réponse, le Commandant de la police cantonale signifie que la marge de manœuvre de la Police cantonale est nulle dans ce dossier. Aucun employé de ce corps de police ne consentira à une réduction du salaire, au demeurant garanti par une loi cantonale. En d'autres termes, la seule solution est d'élever les salaires des polices communales à ceux de la Police cantonale. La situation se complexifie d'autant plus que les compétences sont différentes entre certaines polices communales et la Police cantonale (compétences judiciaires en particulier). La Police cantonale offre également une palette de métiers beaucoup plus vaste et un territoire d'action plus important que ceux de certaines police communales. Le système veut que la Police cantonale est plus attractive, indépendamment des salaires qu'elle offre. Pour le Commandant de la Police cantonale, la première démarche à faire – pour éviter la concurrence entre les police communales - serait que les communes se mettent d'accord à leur niveau sur un statut/salaire harmonisé entre les différents corps de police communaux. Au demeurant, des efforts ont été réalisés pour faire en sorte que les statuts se rejoignent, notamment au niveau de la formation, de la déontologie, etc. de sorte que les policiers sentent faire partie de

la police vaudoise. Ces discussions ne sont pas simples et elles doivent être placées dans un contexte plus large que celui du seul article 52 LOPV.

Pour un député, il semble prématuré d'affirmer que les communes devront assumer la prise en charge des coûts supplémentaires avant que les discussions financières ne commencent. Il est d'avis que cela devrait être un élément de discussion (la Ville de Lausanne pourrait aussi devenir une commune délégatrice).

En réponse, Madame la Conseillère d'Etat explique qu'elle a été transparente et que cela avait été discuté au CCS. Elle se demande également comment cette motion pourrait être traitée. Le CCS est l'organe politique qui prend des décisions en matière de police coordonnée, c'est ce qu'a voulu que le Grand Conseil de l'époque. Le CCS doit partir de deux prérequis indispensables : prendre comme référence le statut cantonal, volonté de travailler à la réalisation d'un statut harmonisé. A partir de ces prérequis, pourrait commencer une démarche de résolution de problèmes, avec :

- la mise sur pied d'un groupe de travail - une analyse générale des éléments constitutifs des statuts sociaux des policiers - une évaluation des incidences financières des différentes dispositions - une proposition d'harmonisation progressive, qui débute par les dispositions ayant les impacts financiers les plus faibles - dresser un inventaire des dispositions qui ne peuvent pas être résolues sans le règlement de la situation financière globale (négociations canton-communes de 2022) - suivi et coordination par la direction opérationnelle.

Ces éléments pourraient être proposés au CSS, sans garantie qu'ils soient acceptés car il faudrait partir des prérequis précités (que les autorités et corps de police communaux veuillent travailler à la réalisation d'un statut harmonisé et utiliser le statut cantonal comme statut de référence).

Le président de commission rappelle ce qu'est une motion, soit : une motion est une proposition de loi ou de décret. Pour le président, le texte débattu ne s'inscrit apparemment pas dans cette configuration. Selon la demande faite par la motion, celle-ci s'apparenterait plutôt à un postulat. Il propose dès lors de s'orienter plutôt vers un postulat qui permet au Conseil d'Etat de prendre une mesure (faire pression pour faire avancer les choses).

Un député propose la modification du texte suivante :

Malgré la volonté du Conseil cantonal de sécurité (CCS) de reporter la discussion sur l'article 52, nous demandons au Conseil d'Etat d'avancer sur ce projet afin de permettre une rapide mise en place d'un statut unifié pour tous les corps de police du canton de Vaud conforme à la Loi sur l'organisation policière vaudoise (LOPV) **et demandons d'ouvrir les négociations en parallèle sur la facture policière vaudoise.**

La modification de texte tel que proposée convient au motionnaire, car le but de la motion est d'ouvrir la négociation avant 2022. Par contre, la transformation du texte en postulat ne lui paraît pas utile. L'aspect contraignant lui convient mieux.

Un député rappelle également ce que vise une motion soit, un projet de loi ou de décret. Or par ce texte, le motionnaire demande de rouvrir les discussions. Le député ne comprend donc pas le choix du type d'intervention (motion). Il demande formellement la transformation de la motion en postulat.

Avant de procéder au vote, le président rappelle que toute modification du texte correspond à une prise en considération partielle.

## **5. VOTE DE LA COMMISSION**

### ***Vote opposant la prise en considération totale contre partielle***

La commission recommande au Grand Conseil de prendre partiellement en considération cette motion à l'unanimité des membres présent-e-s.

### **A savoir, ajout du complément de texte suivant:**

Malgré la volonté du Conseil cantonal de sécurité (CCS) de reporter la discussion sur l'article 52, nous demandons au Conseil d'Etat d'avancer sur ce projet afin de permettre une rapide mise en place d'un statut unifié pour tous les corps de police du canton de Vaud conforme à la Loi sur l'organisation policière vaudoise (LOPV) **et demandons d'ouvrir les négociations en parallèle sur la facture policière vaudoise.**

***Vote sur la transformation de la motion en postulat avec la modification proposée***

La commission recommande de ne pas transformer la motion en postulat par 6 voix contre 1 et 3 abstentions.

L'Auberson, le 08.11.2018

*Le rapporteur :  
(signé) Yvan Pahud*

**Motion Fabienne Freymond Cantone et consorts – Pour une uniformité des taxations des interventions policières dans tout le canton**

*Texte déposé*

Avec l'entrée en vigueur de la Loi sur l'organisation policière vaudoise (LOPV) en 2012, le nombre de corps de police actifs sur le canton a passé à 10, Police cantonale incluse. Les neuf corps de polices communales et intercommunales regroupent un peu moins de cinquante communes, couvrant principalement des zones urbaines et périurbaines du canton, tandis que les quelque 280 communes déléguant leur sécurité à la Police cantonale se trouvent très majoritairement en zones rurales.

A l'heure actuelle, tous les corps de police vaudois ne facturent pas les mêmes montants pour leurs diverses interventions, ni exactement les mêmes interventions d'ailleurs. Il existe cependant des recommandations de la part du Conseil cantonal de sécurité (CCS) à ce propos, avec une fixation de fourchettes de prix pour chaque intervention. Ainsi, suivant où l'on se trouve dans le canton, ou selon quel corps de police est amené à intervenir, la taxation d'une même prestation peut être différente, allant contre l'élémentaire équité de traitement sur tout le territoire cantonal.

Dans le postulat Fabienne Freymond Cantone et consorts intitulé : « La taxation des interventions de police lors d'interventions concernant des violences domestiques : n'est-elle pas contreproductive ? (16\_POS\_196) », cette différenciation de traitement, selon les corps de police intervenant, était mise en exergue. Le Conseil d'Etat, suite à ce postulat, a inclus dans la Loi sur l'organisation de la lutte contre la violence domestique (LOVD), un article qui a permis que les expulsions du domicile d'un conjoint violent ne soient plus l'objet de facturation par la Police cantonale, suivant en cela la pratique de plusieurs corps de police vaudois ; reste que 3 corps de police continuent à facturer ce type d'intervention.

Six ans après la réforme policière, et alors qu'il était prévu qu'un groupe de travail se mette en place pour fixer des montants identiques pour la perception de frais d'intervention, il est temps d'unifier les pratiques en matière de frais d'intervention policière, pour tous types d'interventions. La seule base légale commune à tous les corps de police du canton est la LOPV : c'est elle qui devrait donc être modifiée.

S'agissant des types d'intervention et des montants perçus pour chacun d'entre eux, il n'est bien sûr pas envisageable d'en prévoir le détail dans la loi. Il s'agirait donc plutôt d'y prévoir que les montants sont fixés, à charge pour chaque corps de police d'en inscrire ensuite le fondement dans un règlement cantonal ou communal. Pour la Police cantonale, les tarifs pourraient être insérés dans le règlement fixant les frais dus pour certaines interventions de la police cantonale ; les communes disposent de leur côté de règlements spécifiques qu'elles devraient adapter.

Par cette motion nous avons donc l'honneur de demander au Conseil d'Etat une base légale indiquant le principe d'une pratique de taxation pour interventions policières commune à tous les corps de police vaudois, ainsi que le principe d'un montant unique pour chaque type d'intervention.

*Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures*

*(Signé) Fabienne Freymond Cantone  
et 24 cosignataires*

*Développement*

**Mme Fabienne Freymond Cantone (SOC) :** — Les corps de police de ce canton ne facturent ni les mêmes interventions ni les mêmes montants. C'est un fait interpellant, dans un canton où les polices sont coordonnées et où la logique voudrait qu'une intervention de police — à Echallens, par exemple — ne soit ni plus chère ni moins chère qu'une intervention à Lausanne ou à Nyon. La différence de

traitement interpelle d'autant plus en ce qui concerne la taxation des interventions en cas de violence domestique. La plupart des polices intercommunales, communales et cantonale ne taxent pas de telles interventions, mais quelques-unes le font. Il faut une pratique commune dans ce domaine, tout en gardant à l'esprit la spécificité de la violence domestique où la victime et le/la responsable des violences sont le plus souvent liés par des liens familiaux, nécessitant une intervention plus différenciée que d'autres situations de violence, dans la rue ou ailleurs.

Par la présente motion, nous demandons une base légale, identifiée au sein d'une commission réunie précédemment sur le même sujet pour la Police cantonale et insérée dans la Loi sur l'organisation policière vaudoise (LOPV), afin de poser le principe d'une taxation pour intervention commune à tous les corps de police vaudois. Je vous remercie de renvoyer cette motion en commission.

**La motion, cosignée par au moins 20 députés, est renvoyée à l'examen d'une commission.**

**RAPPORT DE MAJORITÉ DE LA COMMISSION**  
**chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Motion Fabienne Freymond Cantone et consorts – Pour une uniformité des taxations des interventions policières dans tout le canton**

**1. PREAMBULE**

La commission s'est réunie à Lausanne le mardi 25 septembre 2018 de 7h15 à 9h00 à Lausanne. Outre cet objet, durant la même séance, elle a également examiné le (18\_MOT\_033) Motion Stéphane Balet et consorts – Pour une mise en place rapide d'un statut unifié pour tous les corps de police du canton de Vaud.

La commission était composée de Mmes les Députées Florence Gross, Sarah Neumann et Anne Baehler Bech, ainsi que de MM. les Députés Jean-Daniel Carrard, Stéphane Rezso, Stéphane Balet, Alexandre Rydlo (en remplacement de Jean Tschopp), Philippe Ducommun, Marc Vuilleumier et le soussigné, président-rapporteur. M. le Député Serge Melly était excusé.

Madame la Conseillère d'Etat Béatrice Métraux, Cheffe du Département de l'intérieur et de la sécurité était également présente. Elle était accompagnée de Mme Christèle Borloz, Cheffe du service juridique EM (Police cantonale vaudoise) et de MM. Jacques Antenen, Commandant de la Police cantonale vaudoise, Frédéric Dupuis, Chef Direction RH EM (Police cantonale vaudoise) et André Etter, Secrétaire général du Conseil cantonal de sécurité (CCS).

Le secrétariat était assuré par Madame Fanny Krug, secrétaire de commissions parlementaires.

**2. POSITION DE LA MOTIONNAIRE**

En l'absence de la motionnaire, une députée explique la proposition de la motion et son contexte. La motion faisait suite au débat sur la question de la violence domestique, notamment de la réflexion sur la taxation ou pas de l'intervention policière liée à ce type de situations. La motionnaire souhaitait initialement que ces interventions policières ne soient pas taxées. Dans la discussion qui a suivi, la différenciation de traitement selon les polices a été constatée. C'est ce chemin qui a amené à la motion traitée ici. La motion demande une uniformisation des frais d'intervention pour un même appel/acte, même si les systèmes de police sont différents dans le canton.

**3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT**

La Cheffe du service juridique à la Police cantonale explique l'historique de la discussion au sein des divers corps de police, sur mandat du Conseil cantonal de sécurité (CCS). Les réflexions visaient à une harmonisation des frais d'intervention (émolument intégrant les frais effectifs de la police pour une intervention). Les déplacements de la police donnent lieu à une facture pour frais d'interventions en application du règlement cantonal (police cantonale) ou d'un règlement communal (polices communales) fixant les barèmes de ces frais. Ces frais viennent s'ajouter à l'amende que l'autorité communale va rendre en tant que sanction au citoyen concerné.

Il y a quelques années le CSS avait demandé que les frais d'intervention soient identiques pour tous les corps de police. Le groupe de travail mandaté a constaté qu'on n'avait pas réussi à mettre d'accord l'ensemble des polices par rapport aux montants effectifs devant être prélevés par les différents corps de police. Pour donner satisfaction au CCS, le groupe de travail a émis un tableau énumérant les montants pouvant être prélevés par les corps de police, avec une harmonisation sous forme de fourchettes. Actuellement, un trouble de l'ordre ne sera pas facturé de la même manière selon la commune où l'acte a été commis (frais d'intervention + amende), dès lors que ces montants sont fixés par un règlement communal.

#### 4. DISCUSSION GENERALE

En préambule, plusieurs députés relèvent ne pas bien comprendre ce qui est réellement souhaité par la motion. La motion demande une uniformité des taxations d'intervention tout en reconnaissant d'entrée qu'il « n'est pas envisageable d'en prévoir le détail dans la loi. Il s'agirait donc plutôt de prévoir que les montants sont fixés dans la loi, à charge pour chaque corps de police d'en inscrire ensuite le fondement dans un règlement cantonal ou communal ». Ceci leur semble être contradictoire.

D'autre part, ils relèvent que la motion parle de toute intervention policière et pas uniquement de violence domestique. De plus divers corps de polices intercommunales se sont déjà entendus pour fixer les mêmes montants dans leurs règlements communaux.

En réponse à un député, le Commandant de la police cantonal explique que la direction opérationnelle avait tenté, sur mandat du CCS, de fixer les tarifs communs à toutes les polices – pour des raisons d'égalité du citoyen devant la loi face à une même intervention policière. Cette tentative avait échoué face au principe d'autonomie communale. La solution serait de redonner la compétence à la direction opérationnelle de fixer les tarifs des interventions de manière universelle (au niveau cantonal) ; ensuite ces tarifs pourraient être repris par les associations de communes.

Pour une députée, l'égalité de traitement est essentielle. Il lui paraît choquant que l'émolument puisse être différent pour une même intervention. L'autonomie des communes a donc prévalu. La députée est informée que les montants sont fixés notamment sur la base des coûts de l'intervention (le coût du policier lausannois n'est pas calculé de la même manière que celui du policier cantonal, par exemple).

Une députée confirme qu'il ne s'agit pas d'un texte sur les violences domestiques. Elle précise que la différenciation et iniquité entre citoyens est apparue plus clairement dans le cadre de ce processus législatif. Elle entend bien les différences de coûts mais elle se dit étonnée que certaines interventions soient gratuites ou payantes selon le lieu. Elle pourrait vivre avec le consensus d'une harmonisation sous forme de fourchettes.

Il est demandé, quels types d'interventions sont gratuits ?

Seules les interventions communes que toutes les polices facturent ont été établies. Sur le principe des frais facturés, on arrive à avoir une harmonisation dans le sens où les corps de police facturent les mêmes interventions. Il semble que les interventions policières dans le cadre des violences domestiques sont gratuites à Lausanne. La nouvelle loi sur les violences domestiques réduit cette inégalité – les expulsions du domicile du conjoint violent ne peuvent désormais faire l'objet d'aucune facturation, pour autant l'intervention en matière de violence domestique reste peut-être facturée dans certaines communes et pas dans d'autres. Autre exemple, la loi sur les amendes d'ordre communales (LAOC) permet aux communes de fixer elles-mêmes des amendes d'ordre ; le montant des amendes prélevées par les communes reste de la compétence des communes (aucun montant fixé dans la loi). La LAOC a été discutée avec les associations de communes qui ont souhaité que les montants ne soient pas fixés dans la loi, pour laisser aux communes l'autonomie de leurs tarifs ; ces éléments seront à revoir avec le statut unifié.

La gratuité des interventions/dispositifs de sécurité dans le cadre de manifestations culturelles/sportives peut aussi être l'application de la volonté d'une commune. Ces cas de figure concernent une autre loi (loi sur la facturation des manifestations). La motion concerne les frais d'intervention pour les violations aux règlements généraux de police, soit lorsqu'une patrouille se déplace.

## **5. VOTE DE LA COMMISSION**

La commission recommande au Grand Conseil de ne pas prendre en considération cette motion par 6 voix contre 4.

L'Auberson, le 08.11.2018

*Le rapporteur :*  
*(signé) Yvan Pahud*

**RAPPORT DE MINORITE DE LA COMMISSION  
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Motion Fabienne Freymond Cantone et consorts – Pour une uniformité des taxations des interventions policières dans tout le canton**

**1. PREAMBULE**

Pour l'ensemble des informations relatives à la composition de la commission, aux personnes représentant l'administration et au déroulement de la séance, il y a lieu de se référer au rapport de majorité rédigé par le Président-rapporteur, Monsieur le député Yvan Pahud. La minorité de la Commission est composée de Madame et Messieurs les député·e·s Anne Baehler Bech, Stéphane Balet, Alexandre Rydlo ainsi que de la soussignée, Sarah Neumann, rapporteuse de minorité.

**2. POSITION DE LA MINORITE DE LA COMMISSION**

La minorité de la commission est d'avis que l'égalité de traitement doit prévaloir sur les difficultés de mise en œuvre.

Le processus d'harmonisation entre les différentes polices du canton ne pourra être réalisé que par étapes. Lors de la séance de commission, il est apparu que les différents corps de police se sont déjà entendus sur les interventions qui sont taxées ou ne le sont pas. Certains corps ont déjà été plus loin et sont parvenus à s'entendre sur des chiffres. Il s'agit donc de faire un dernier petit pas.

Le Conseil cantonal de Sécurité avait lui-même souhaité cet équilibre, sans que les communes et associations de communes ne parviennent à mettre d'accord. Redonner cette compétence au niveau cantonal permettrait de garantir l'équité des citoyens vaudois.

Il est à noter que la motion ne touche ni les amendes d'ordre communales, ni les émoluments pour manifestations, fixés de manière autonome par la commune accueillant la manifestation. Elle se concentre spécifiquement sur les coûts facturés pour le déplacement et l'intervention d'une patrouille.

**3. CONCLUSION**

La minorité de la commission (4 voix contre 6) recommande au Grand Conseil de prendre en considération cette motion, ceci d'autant plus que le travail de comparaison a déjà été réalisé et que le principe d'harmonisation est déjà intégré par les différents corps. Il manque donc peu pour mettre en œuvre concrètement cette uniformité des taxations.

Lausanne, le 20.11.2018

La rapporteuse de minorité :  
(Signé) Sarah Neumann

## REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

### **à l'interpellation Alexandre Rydlo et consorts – Violences, troubles de l'ordre public et perturbations de la circulation des trains par des hooligans du sport – Quel bilan, comment les supprime-t-on et comment répercute-t-on les coûts aux clubs de sport concernés ?**

#### **Rappel de l'interpellation**

*Cela fait maintenant la deuxième fois en deux semaines que des hooligans s'adonnent à des actes de violence, troublent gravement l'ordre public et perturbent la circulation des trains avant ou après des matchs de football de « Super League ». Dans les villes, ces hooligans brisent la tranquillité publique et s'en prennent non seulement aux hooligans des clubs adverses, ou ennemis dans leur référentiel, mais aussi à la population et aux infrastructures publiques. Dans les gares, ces hooligans menacent et/ou blessent des voyageurs et le personnel des trains, tout en allant jusqu'à bloquer la circulation des trains et donc le trafic des voyageurs et des marchandises. Ceci perturbe la vie publique et l'exploitation normale du réseau des CFF et nécessite toujours l'engagement massif des forces de l'ordre pour rétablir l'ordre et la sécurité, qu'il s'agisse de la police des transports, des polices cantonales et/ou des polices communales. C'est inadmissible.*

*A noter que ces deux épisodes ne sont pas les seuls à devoir être mentionnés. C'est régulièrement et presque systématiquement le cas avec les hooligans de certains clubs de football en particulier, notamment les clubs FC Young Boys, FC Grasshopper, FC Sion et FC Basel. Le FC Lausanne-Sport (LS) a bien sûr aussi des problèmes à régler. Il en va de même malheureusement pour certains clubs de hockey, et le Lausanne Hockey Club (LHC) ne fait malheureusement pas exception.*

*Les cantons ont conclu un Concordat instituant des mesures contre la violence lors de manifestations sportives (C-MVMS, RSV 125.93), et les CFF ont régulièrement dit vouloir revoir leur politique de transport des hooligans en arrêtant de proposer des trains spéciaux pour certains clubs lors des matchs les concernant, notamment ceux dits « à risques ». Les clubs concernés et leurs associations faitières disent aussi régulièrement condamner fermement ces pratiques et s'engager à prendre toutes les dispositions dans le futur pour que de tels incidents ne se reproduisent plus. On peut toutefois se demander si toutes ces mesures ont bien été mises en œuvre, ou si elles sont efficaces, puisqu'on continue de voir des épisodes de violence, des troubles, des perturbations dans les gares et des trains bloqués.*

*Par ailleurs, outre générer des graves problèmes de sécurité publique et d'exploitation du réseau des CFF, ces troubles génèrent des coûts assumés par les collectivités publiques, donc les citoyennes et les citoyens et qu'il s'agit de répercuter aux générateurs des troubles, principalement les clubs de sport concernés qui ne maîtrisent pas leurs fans violents les plus extrémistes. La répercussion de ces coûts est régie par les dispositions de la Loi sur la facturation des prestations matérielles fournies par les services de l'Etat lors de manifestations (LFacManif, RSV 172.56), lesquelles doivent être lues en parallèle des dispositions contenues dans la Loi sur la Police cantonale (LPol, RSV 133.11) et dans la Loi sur les subventions (Lsubv, RSV 610.15).*

*Aussi je pose les questions suivantes au Conseil d'Etat :*

- 1. Quel bilan le Conseil d'Etat tire-t-il de l'application du Concordat instituant des mesures contre la violence lors de manifestations sportives, notamment de sa collaboration avec les associations faitières du football et du hockey en Suisse et avec les clubs sportifs FC Lausanne-Sport (LS) et Lausanne Hockey Club (LHC) en particulier, pour assurer l'ordre public lors des matchs ? Les dispositions de ce Concordat sont-elles vraiment suffisantes ?*
- 2. Quel bilan le Conseil d'Etat tire-t-il de sa collaboration avec les CFF pour assurer l'ordre public dans les gares et aux abords des gares, de même que pour garantir la circulation des voyageurs et des marchandises, lors des matchs ? Le Conseil d'Etat demandera-t-il en particulier aux CFF de supprimer les trains de fans des clubs qui causent des problèmes lors des matchs ?*

3. *Quelles mesures le Conseil d'Etat prendra-t-il avec les autorités sportives et les communes concernées pour empêcher que des violences, troubles et perturbations en lien avec des matchs ne se reproduisent à nouveau dans le futur ?*
4. *Le Conseil d'Etat peut-il fournir des statistiques au sujet du nombre d'interdictions de périmètre, d'obligations de se présenter, de gardes à vue et de recommandations d'interdiction de stade prononcées dans le canton de Vaud à l'encontre de personnes violentes en relation avec des manifestations sportives ?*
5. *Le Conseil d'Etat peut-il indiquer quelles sont les conséquences financières des engagements de la police pour lutter contre les violences, troubles et perturbations générées, comment s'applique l'article 2 de la Loi sur la facturation des prestations matérielles fournies par les services de l'Etat lors de manifestations sur les exonérations (LFacManif, RSV 172.56), pour les événements sportifs du FC Lausanne-Sport (LS) et du Lausanne Hockey Club (LHC), et quel bilan tire le Conseil d'Etat de ces exonérations ? Entend-il en particulier les reconduire et, si oui, à quelles conditions ?*

*Merci d'avance pour les réponses !  
Souhaite développer.*

*(Signé) Alexandre Rydlo  
et 11 cosignataires*

## Réponse du Conseil d'Etat

1. *Quel bilan le Conseil d'Etat tire-t-il de l'application du Concordat instituant des mesures contre la violence lors de manifestations sportives, notamment de sa collaboration avec les associations faitières du football et du hockey en Suisse et avec les clubs sportifs FC Lausanne-Sport (LS) et Lausanne Hockey Club (LHC) en particulier, pour assurer l'ordre public lors des matchs ? Les dispositions de ce Concordat sont-elles vraiment suffisantes ?*

La situation actuelle en matière de gestion du hooliganisme dans le canton de Vaud, mais aussi de manière générale en Suisse, n'est pas entièrement satisfaisante, principalement dans le domaine du football.

Plusieurs autorités, notamment la Plateforme de Coordination Policière Sport (PCPS), s'en préoccupent en concertation avec les autorités sportives, ce qui a permis de renforcer la collaboration avec ces dernières. Des solutions et des perspectives d'amélioration doivent être recherchées au niveau national.

Cela dit, le Concordat permet d'appliquer plusieurs mesures contre les hooligans, à savoir :

- **La recommandation quant au prononcé d'une interdiction de stade ou de patinoire (IDS)**, par le Club, selon l'analyse effectuée par la cellule spécialisée en matière de hooliganisme de la Police cantonale (HORO). Cette interdiction vaut pour tous les stades en Suisse, ce qui signifie que lorsque par exemple le LHC prononce une IDS, le hooligan ne pourra pas non plus entrer dans une patinoire genevoise ou neuchâteloise.
- **L'interdiction de périmètre (IDP)**, qui est prononcée par la Police cantonale, sur proposition des spécialistes HORO. Elle concerne un secteur prédéfini. Elle complète l'IDS et sert à empêcher un hooligan de demeurer à proximité directe du stade et de commettre des troubles sur la voie publique pendant les matchs.
- **La dénonciation auprès du Ministère public**, lorsque des infractions pénales ont été commises et peuvent être imputées à une personne identifiée.

Ces trois mesures sont cumulables et permettent de sanctionner efficacement le hooligan qui ressentira peut-être la mesure d'IDS ou d'IDP comme plus punitive qu'une condamnation sur le plan pénal.

Le Concordat prévoit également des mesures supplémentaires lorsque les précitées s'avèrent insuffisantes ou n'ont pas été respectées, sous la forme d'obligation de se présenter à des heures précises à un office désigné par l'autorité compétente (poste de police) ou une garde à vue. Toutefois, ces dernières mesures sont difficilement applicables en raison de l'absence d'une infraction pénale spécifique. En effet, la seule sanction prévue pour réprimer le non-respect d'une mesure au sens du Concordat est l'insoumission à une décision de l'autorité (292 CPS) passible uniquement d'une amende et donc dépourvue de tout effet dissuasif.

2. *Quel bilan le Conseil d'Etat tire-t-il de sa collaboration avec les CFF pour assurer l'ordre public dans les gares et aux abords des gares, de même que pour garantir la circulation des voyageurs et des marchandises, lors des matchs ? Le Conseil d'Etat demandera-t-il en particulier aux CFF de supprimer les trains de fans des clubs qui causent des problèmes lors des matchs ?*

Différentes mesures visant à garantir la sécurité des voyageurs lors de matchs sont mises en place. Par exemple, les horaires des trains spéciaux transportant les supporters sont établis en collaboration entre les CFF et les services de police, qui émettent des recommandations à ce sujet. Les trains spéciaux sont évidemment plus faciles à gérer, car la police sait où se trouvent les supporters, ainsi que leur nombre, ce qui favorise la prise en charge en ville.

La gestion des supporters est plus difficile lorsqu'ils circulent à bord de trains réguliers. Des demandes spécifiques sont alors adressées par la police aux CFF afin que des wagons, généralement en tête de train pour la phase d'arrivée et à l'arrière du train pour la phase de départ, soient réservés. Si les trains spéciaux devaient être supprimés, la gestion deviendrait difficile pour les services de police, car les supporters arriveraient par petits groupes, soit par trains réguliers, soit par autocars, soit par le biais de leurs véhicules privés. Il n'y aurait pas de contrôle centralisé et les risques de confrontations seraient bien plus importants.

Le principal problème relevé actuellement est que les trains spéciaux sont constitués d'anciennes rames, dépourvues de vidéosurveillance. Par ailleurs, les vitres peuvent généralement s'ouvrir, ce qui peut donner lieu à des débordements (par ex. lors du passage d'un train de supporters du FC Sion en gare de Lausanne lors de la finale de la Coupe Suisse en 2017, un gendarme a reçu des bris de verre dans un œil). On peut toutefois comprendre la volonté des CFF de ne pas mettre du matériel neuf à disposition, vu les risques que celui-ci soit endommagé.

Les CFF ont récemment communiqué par voie de presse qu'ils allaient retirer les agents de la Police des transports (TPO) de l'accompagnement des trains spéciaux et laisser la responsabilité incomber essentiellement aux clubs. Cette volonté des CFF (ou de la TPO) intervient dans un contexte particulier où règne un certain flou en ce qui concerne la sécurité dans les transports. Ni la Police cantonale vaudoise ni les autres corps de police de Suisse n'ont été informés des véritables raisons de ce retrait programmé. Par le biais de son commandant, la Police cantonale interpellera prochainement le nouveau commandement de la TPO pour obtenir des explications et lui faire part de son désaccord quant au retrait des agents dans les trains de supporters, mission qui doit être garantie par la TPO en complémentarité des polices cantonales et communales.

La Police cantonale est en effet d'avis que la seule présence d'accompagnants sociaux dans les trains de supporters n'est pas suffisante, ni satisfaisante. Ce service se tient bien entendu régulièrement informé sur le concept en question mais tient à préciser qu'il s'agit de démarches qui ont plus de sens outre-Sarine qu'en Suisse romande et en particulier dans le canton de Vaud où les supporters ont plutôt l'habitude de se déplacer par la route que par le train et en nombre nettement moins important. En lien avec cette présence, les spécialistes vaudois de la lutte contre le hooliganisme soulignent le caractère parfois ambigu des accompagnants (qui ne sont pas des agents de sécurité, ni forcément des délégués des fans ou des personnes pouvant influencer le groupe de supporters) et le risque de multiplication des intermédiaires alors qu'un dialogue plus direct entre la police et les potentiels fauteurs de troubles pourrait être privilégié. Cette dernière mission fait ainsi partie de l'approche tout d'abord préventive que doivent avoir les spotters.

3. *Quelles mesures le Conseil d'Etat prendra-t-il avec les autorités sportives et les communes concernées pour empêcher que des violences, troubles et perturbations en lien avec des matchs ne se reproduisent à nouveau dans le futur ?*

Il va sans dire que c'est grâce à une bonne coordination entre les services de police et les partenaires, notamment les clubs sportifs, que les mesures nécessaires peuvent être prises pour éviter les violences de la part des supporters.

Comme évoqué précédemment, la collaboration avec les partenaires a été développée et devra continuer de l'être afin de garantir la sécurité publique lors de manifestations sportives. Une analyse du degré de risque de chaque match est effectuée par les services de police, permettant ainsi d'anticiper au mieux les éventuels débordements et prévoir les effectifs policiers nécessaires, avec l'appui également des polices communales et des autorités, qui sont par ailleurs compétentes pour refuser la tenue d'un match sur leur territoire en cas de risque accru.

4. *Le Conseil d'Etat peut-il fournir des statistiques au sujet du nombre d'interdictions de périmètre, d'obligations de se présenter, de gardes à vue et de recommandations d'interdiction de stade prononcées dans le canton de Vaud à l'encontre de personnes violentes en relation avec des manifestations sportives ?*

Au cours de la saison sportive 2017-2018, les mesures suivantes ont été prises ou sont sur le point d'être prises :

- Match LHC - Servette HC à Genève du 7 septembre 2017 : 2 IDS contre des supporters vaudois.
- Rixe à Malley entre supporters lausannois du 24 novembre 2017 : 5 IDS, 5 IDP et 5 dénonciations auprès du Ministère public contre des supporters vaudois.
- Match Ambri-LHC du 14 janvier 2018 (à Ambri) : 13 hooligans vaudois ont été déférés au Ministère public tessinois. L'identification et les auditions ont été menées par la Police cantonale vaudoise, sur demande du canton du Tessin. Des IDS seront prises dès que le Ministère public aura rendu sa décision.
- Match LS Thoun du 13 mai 2018 : 31 hooligans ont été identifiés et font l'objet d'une enquête auprès du Ministère public. Des IDS ont déjà été prononcées et des IDP seront également proposées contre tous les supporters condamnés pénalement.
- Match Suisse Costa-Rica lors du Mondial le 27 juin 2018 : 2 IDP ont été prononcées contre des spectateurs qui ont utilisé des engins pyrotechniques dangereux à la Fan Zone d'Ouchy.
- Match Xamax LS au stade de la Tuilière du 29 juin 2018 : une dizaine de supporters suspects et connus pour des débordements ont été interpellés avant le match, gardés à l'Hôtel de police de Lausanne durant le match, puis relaxés. Cette démarche a permis d'éviter tout incident.

5. *Le Conseil d'Etat peut-il indiquer quelles sont les conséquences financières des engagements de la police pour lutter contre les violences, troubles et perturbations générées, comment s'applique l'article 2 de la Loi sur la facturation des prestations matérielles fournies par les services de l'Etat lors de manifestations sur les exonérations (LFacManif, RSV 172.56), pour les événements sportifs du FC Lausanne-Sport (LS) et du Lausanne Hockey Club (LHC), et quel bilan tire le Conseil d'Etat de ces exonérations ? Entend-il en particulier les reconduire et, si oui, à quelles conditions ?*

Le LS et le LHC se voient facturer les frais d'intervention de police conformément à l'application de la LFacManif et bénéficient d'une exonération partielle comme le prévoit la loi.

En parallèle, l'article 1b de la Loi sur la Police cantonale (LPol, RSV 133.11) permet la facturation des frais d'intervention de la Police cantonale aux personnes ayant troublé l'ordre public. Cette démarche n'est toutefois possible que si les auteurs du trouble sont dûment identifiés et condamnés par l'autorité compétente. En revanche, il n'est pas possible de reporter ces frais sur le club sportif dont les fauteurs de troubles sont supporters. Le Tribunal fédéral a en effet estimé que l'article 1b LPol ne constituait pas une base légale suffisante pour reconnaître la responsabilité du club dans le cadre des agissements de ses supporters (arrêt 2C\_780/2015 du 29 mars 2016 : FC Servette contre Police cantonale vaudoise).

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 3 octobre 2018.

La présidente :

*N. Gorrite*

Le chancelier :

*V. Grandjean*

## REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

### à l'interpellation Nicolas Croci Torti et consorts – Académie de police : est-ce que Savatan bien que ça ?

#### *Rappel de l'interpellation*

*La presse faisait récemment écho de la possibilité pour le canton de Genève de remettre en question sa participation à l'Académie de police de Savatan pour la formation de ses futurs agents de police. Selon cet article paru le 11 avril dernier, certains responsables du bout du lac jugent cette formation "catastrophique", propos appuyés par un analyste des pratiques policières.*

*A cela s'ajoute le désengagement programmé de la Confédération de ce même site prévu à la fin de l'année 2019. Ainsi, des questions d'ordre financier et concernant la qualité de la formation se posent.*

*J'ai donc l'honneur d'adresser les demandes suivantes au Conseil d'État :*

- Au vu du départ de la Confédération de Savatan, quel futur le Conseil d'État imagine-t-il pour ce site ?*
- En cas de sortie du canton de Genève de l'Académie de Savatan, quel serait le surcoût à la charge du canton de Vaud ?*
- Des investissements sont-ils prévus sur le site de Savatan afin d'assurer la pérennité de l'Académie de police ? Si oui, lesquels et pour quel montant ?*
- Comment le Conseil d'Etat se positionne-t-il face aux critiques émises à l'encontre de la formation prodiguée à Savatan ?*

*Je remercie par avance le Conseil d'Etat pour ses réponses.*

*Ne souhaite pas développer.*

*(Signé) Nicolas Croci Torti et 30 cosignataires*

## ***Réponse du Conseil d'Etat***

Le Conseil d'Etat répond aux questions de la manière suivante :

### ***1. Au vu du départ de la Confédération de Savatan, quel futur le Conseil d'Etat imagine-t-il pour ce site ?***

Les partenaires cantonaux et la Confédération ont décidé de prolonger la convention relative au site de Savatan jusqu'au 31 décembre 2022. Ainsi, un avenant à la convention existante a été signé par les parties en décembre 2018 et janvier 2019. La prolongation de la convention donne un temps supplémentaire aux parties pour décider de l'avenir du site et de l'Académie de police.

### ***2. En cas de sortie du canton de Genève de l'académie de Savatan, quel serait le surcoût à la charge du canton de Vaud ?***

En date du 22 juin 2018, la République et canton de Genève a annoncé qu'elle s'engageait de manière pérenne dans l'institution en devenant membre à part entière de l'Académie de police au terme d'une phase-test. La prolongation de la convention avec la Confédération a été signée par les trois cantons partenaires. Il n'est dès lors pas question d'une sortie du canton de Genève.

### ***3. Des investissements sont-ils prévus sur le site de Savatan afin d'assurer la pérennité de l'académie de police et si oui lesquels et pour quel montant ?***

Le Conseil de direction (CODIR) de l'Académie de police se réunit plusieurs fois par année pour étudier les besoins de l'Académie de police. Pour rappel, le CODIR est composé notamment des Conseillers d'Etats des cantons partenaires et de la représentante des polices communales vaudoises, et il est présidé depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018 par la Cheffe du Département des institutions et de la sécurité (DIS) du canton de Vaud (précédemment, par le canton du Valais). Comme indiqué ci-dessus, la convention avec la Confédération pour l'utilisation du site a été prolongée jusqu'à fin 2022. Dès lors, le CODIR analysera l'opportunité d'investir dans le site en fonction des besoins et projections futurs. Par ailleurs, un groupe de travail technique composé de représentants des cantons partenaires et de la Confédération est mis sur pied dans le but de disposer d'une plateforme d'échanges régulière avec le Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS) au sujet du site de Savatan. Ce groupe de travail, intitulé Synersec, fournira les éléments nécessaires pour juger de l'opportunité de rester sur le site de Savatan à l'échéance de la convention et à quelle conditions.

### ***4. Comment le Conseil d'Etat se positionne-t-il face aux critiques émises à l'encontre de la formation prodiguée à Savatan ?***

Que ce soit en termes d'objectifs pédagogiques, d'exigences de discipline et de comportement, la formation prodiguée à Savatan correspond aux attentes du canton, respectivement à celle nécessaire pour exercer le difficile métier de policier. Le Conseil d'Etat rappelle que le taux moyen de réussite aux examens fédéraux des aspirants issus de l'Académie de police de Savatan est proche voire égal à 100%, ce qui constitue un résultat très satisfaisant et démontre la qualité de la formation dispensée. Le label eduQua, certifiant de la qualité de la formation continue, a d'ailleurs été octroyé à l'Académie de police de Savatan depuis 2016.

L'Académie de police de Savatan a fait l'objet de critiques relatives à la pédagogie de l'enseignement et non pas à la qualité de la formation qui n'a jamais été remise en question. A ce titre, un sondage réalisé en 2017 auprès de policiers brevetés ayant achevé leur formation à Savatan a démontré que ces derniers considèrent leur formation adéquate. Un audit réalisé en 2017-2018 et mandaté par la Cheffe du DIS indique que « tous les employeurs (ndlr : cantons partenaires et communes vaudoises interrogées) jugent que la formation est excellente au plan de la technique et du savoir-faire d'intervention ; trois quarts d'entre eux jugent toutefois que les aspirants ne sont pas correctement préparés aux missions de service à la population et de proximité. Ces mêmes trois quarts souhaitent que l'école se recentre sur la formation de base et sur le PEC ». Cet audit a été suivi de 5 recommandations. Fort de ces constats, le CODIR a décidé d'entreprendre plusieurs réformes à l'Académie, notamment afin de répondre aux recommandations de l'audit mais également en vue de l'entrée en vigueur prochaine du nouveau Concept général de formation (CGF) fédéral prévue en 2020 qui verra la formation policière passée de un an à deux ans. En effet, le CGF prévoit que la première année sera théorique, alors que la deuxième année se déroulera dans le corps de police d'appartenance. Ceci permettra d'acquérir les connaissances de base théoriques avant de s'imprégner de la réalité à laquelle le corps de police est confronté et d'adapter la formation de l'aspirant aux besoins du terrain. Une série de mesures a donc été adoptée par le CODIR à la fin de l'année 2018 dans une feuille de route intitulée « ADAPTO » : la dotation horaire des

enseignements a été révisée sur la base du Plan d'études cadre fédéral (PEC) ; le nombre d'heures annuelles de la formation est réduit de 1483 à 1282 ; un accent particulier a été mis sur des modules de mises en situation pratiques multidisciplinaires (transversalité) et par la formation individuelle autonome (e-learning) ; le sport et les marches, ainsi que les exercices d'endurance sont revus à la baisse alors que ceux relatifs à la police de proximité et de la maîtrise des procédures pénales seront davantage développés. En outre, comme communiqué en juin 2018, le code des valeurs du policier sera rendu plus sobre et l'identité institutionnelle sera revue (notamment le logo et les uniformes). Enfin, des mesures d'optimisation ont également été prises afin de maîtriser les coûts de la formation.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 23 janvier 2019.

La présidente :

*N. Gorrite*

Le chancelier :

*V. Grandjean*

## REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

### à l'interpellation Alexandre Démétriadès et consorts – Formation des policier/ères – Quelle importance donnée aux compétences sociales et relationnelles à l'Académie de Savatan ?

#### **Rappel de l'interpellation**

*Depuis le milieu des années 2000 et la mise en place d'un brevet fédéral validant une formation de police unifiée sur le plan helvétique, une vision plus réformatrice du métier de policier/ère a gagné en importance dans la structure des cours délivrés aux futurs agent-e-s. Aux côtés des traditionnelles pratiques et techniques d'enquêtes, de maintien de l'ordre et de combat, des branches comme la psychologie, l'éthique, les droits de l'homme ou la police de proximité ont ainsi fait leur apparition[1]. Au-delà de considérations déontologiques et morales, ces dernières permettent notamment de mieux appréhender la réalité pratique du terrain d'une police qui semble d'avantage confrontée à une importante misère sociale qu'à une grande délinquance[2].*

*Nonobstant cette entame de tournant dans la formation des agent-e-s, il apparaît que si ces nouvelles approches disciplinaires font l'objet de la moitié des examens que doivent passer les aspirant-e-s policiers/ères, elles ne représenteraient en termes d'heures qu'un tiers de la formation délivrée et seraient de surcroît beaucoup moins valorisées comme des compétences de base nécessaires à l'exercice du métier de policier/ère[3]. Il en ressort une tension où " les apprenti-e-s policier-e-s sont confronté-e-s à des messages contradictoires, entre incitation — faible — à une approche relationnelle de leur travail et volonté — forte — de leur inculquer un esprit de corps étayé par l'exercice de la violence légale, la détection des infractions et un rapport de méfiance envers le reste de la société "[4].*

*En marge de ces tensions qui existent dans le cadre de la formation des policiers/ères entre des approches relativement divergentes ou, du moins, inégalement influentes, se dessine une dimension qui semble encore échapper à une remise en question et aux mesures de sensibilisations qui pourraient en découler : celle du traitement de minorités visibles, de personnes migrant-e-s ou de minorités ethniques et, plus concrètement, celle du profilage racial.*

*Au regard de ce qui précède, j'ai l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'État :*

- *Quelle est l'appréciation du Conseil d'État sur l'importance réelle et l'étendue des cours d'éthique, de droits de l'homme, de police de proximité et de psychologie donnés par l'Académie de Savatan aux aspirant-e-s policiers/ères ?*
- *L'Académie de Savatan inclut-elle des cours — obligatoires ou à option — de sensibilisation sur la thématique des violences et discriminations subies par des personnes LGBT ?*
- *L'Académie de Savatan inclut-elle la problématique du sexisme et des discriminations de genre dans ses cours — obligatoires ou à option ?*
- *Dans quelle mesure la pratique du profilage racial est-elle considérée, utilisée et remise en cause comme un outil de travail de terrain dans la formation octroyée par l'Académie de Savatan ?*
- *Comment l'Académie de Savatan appréhende-t-elle la sensibilisation aux problèmes liés aux rapports entre policiers/ères et minorités visibles et/ou ethniques ?*

[1] Pour un bref aperçu des cours donnés dans le cadre du brevet fédéral de policier/ère : <https://www.academie-depolice.ch/formations-et-brevets/formation-de-policier-policiere/>.

[2] Les différents éléments présentés ici ressortent de plusieurs comptes-rendus de l'enquête menée par le sociologue David Pichonnaz, intitulée : " Devenirs policiers. Une socialisation professionnelle en contrastes ", 2017, Lausanne, Antipodes, 248p., en voici plusieurs :

<http://infoprison.ch/bulletin-20/formation-des-policiers-sous-loupe-dun-sociologue-S.A.-05.17.pdf>,

<https://www.leteps.ch/suisse/futurs-policiers-romands-entre-assistants-sociaux-depositaires-lautorite>,

[https://www.rts.ch/play/radio/versus-](https://www.rts.ch/play/radio/versus-penser/audio/devenir-policier?id=857247&station=a83f29dee7a5d0d3f9fccdb9c9216ib]afb5]2db)

[penser/audio/devenir-policier?id=857247&station=a83f29dee7a5d0d3f9fccdb9c9216ib\]afb5\]2db](https://www.rts.ch/play/radio/versus-penser/audio/devenir-policier?id=857247&station=a83f29dee7a5d0d3f9fccdb9c9216ib]afb5]2db)

[3] <http://infoprison.ch/bulletin-20/formation-des-policiers-sous-loupe-dun-sociologue-S.A.LO5.17.pdf>

[4] <http://infoprison.ch/bulletin-20/formation-des-policiers-sous-loupe-dun-sociologue-S.A.-05.17.pdf>

## ***Réponse du Conseil d'Etat***

En préambule, le Conseil d'Etat précise qu'il ne partage pas la vision de la formation policière à l'Académie de police de Savatan telle que décrite dans le texte de l'interpellation et rappelle que les extraits cités pas l'interpellant sont des avis qui appartiennent à leurs auteurs.

Le Conseil d'Etat répond aux questions de la manière suivante :

### **1. Quelle est l'appréciation du Conseil d'Etat sur l'importance réelle et l'étendue des cours d'éthique, de droits de l'homme, de police de proximité et de psychologie donnés par l'Académie de Savatan aux aspirant-e-s policiers/ères ?**

Le Conseil d'Etat rappelle que la formation en éthique professionnelle, droits humains, de police de proximité et de psychologie est élaborée conformément aux directives de l'Institut suisse de police (ISP). Les objectifs pédagogiques répondent aux exigences du Plan fédéral d'étude cadre (PEC), commun à l'ensemble des écoles de police en Suisse.

On peut relever également que ces trois matières font partie intégrante de l'examen final pour l'obtention du Brevet fédéral, en tant que branches principales. Par conséquent, les élèves formés à l'Académie de police ont été instruits conformément au processus fixé sur le plan fédéral.

Ces différentes matières sont dispensées tant sur le plan théorique qu'au niveau d'exercices de mises en situation, de manière interactive avec les enseignants.

Enfin, comme annoncé en janvier 2019, le Conseil de direction de l'Académie de police de Savatan, présidée par la Cheffe du Département des institutions et de la sécurité depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018, a décidé d'une série de mesures portant sur la formation policière, ceci en anticipation du nouveau Concept général de formation fédéral (CGF) prévu en 2020. Dans le cadre de CGF 2020, la durée de la formation passera d'un à deux ans. La première année se déroulera dans les écoles, la seconde s'effectuera au sein des corps de police.

Ainsi, sous l'appellation « ADAPTO », l'Académie de police de Savatan a revu son programme de formation. Celui-ci met notamment un accent particulier sur des modules de mises en situation pratiques multidisciplinaires (transversalité) et par la formation individuelle autonome (e-learning) visant à responsabiliser les aspirants. ADAPTO prévoit également un nouveau format de formation basé sur le volontariat. Le catalogue de formation en soirée propose de nombreuses perspectives de formation/information/conférences pour les aspirants. En effet, il permet d'introduire toutes sortes de thématiques en lien avec la fonction policière susceptibles de susciter la curiosité de l'aspirant, compléter sa formation et le renseigner sur des sujets variés (sexisme, discrimination, sécurité, etc.). De plus, le catalogue de formation en soirée prévoit de proposer aux aspirants le récit de "cas vécus" par des policiers confirmés pour un partage d'expériences susceptible de transmettre des exemples concrets de la réalité policière.

### **2. L'Académie de Savatan inclut-elle des cours — obligatoires ou à option — de sensibilisation sur la thématique des violences et discriminations subies par des personnes LGBT ?**

Les modules de formation concernant les violences et discriminations occupent une grande part des exigences estudiantines des aspirants, incluant également des thématiques LGBT. Dites thématiques sont notamment abordées dans le cadre des cours " Ethique et droits de l'homme ", qui incluent l'ensemble des droits fondamentaux dont bénéficie chaque individu. Les discriminations basées sur la race, le sexe, l'âge, l'orientation sexuelle, la religion, etc. sont traitées. La question des discriminations envers les personnes LGBT est expressément abordée dans le manuel de l'ISP au chapitre 2.10.7, notamment au travers d'un arrêt de la Cour européenne des droits de l'Homme (CEDH) relatif à un cas de violation de droits fondamentaux d'un couple homosexuel en Autriche. Par ailleurs, lors des cours en classes, l'exemple des LGBT est expressément abordé par les formateurs et étudié à travers des cas pratiques réels ou imaginés.

### **3. L'Académie de Savatan inclut-elle la problématique du sexisme et des discriminations de genre dans ses cours — obligatoires ou à option ?**

Les thématiques discriminatoires quelles qu'elles soient font l'objet de différents cours à caractère obligatoire. La problématique des stéréotypes de genre est abordée, notamment en psychologie, dès les premiers cours de l'année, à savoir celui sur la « perception et influence sociale ». Les biais de jugement, notamment les stéréotypes, sont abordés. L'objectif étant, pour le policier, d'accomplir sa mission en tendant vers la plus grande objectivité, plus spécifiquement en identifiant, puis en réduisant l'influence des divers biais de la perception sur l'intervention policière.

Ce sujet est également abordé lors des approches par compétences (application des savoirs dans le terrain), ainsi que durant la formation " Ethique et droits de l'homme ".

#### **4. Dans quelle mesure la pratique du profilage racial est-elle considérée, utilisée et remise en cause comme un outil de travail de terrain dans la formation octroyée par l'Académie de Savatan ?**

La pratique des polices romandes correspond à l'esprit de la loi et aux principes réaffirmés dans la jurisprudence. Des méthodes d'investigation visant des personnes sous le seul prétexte de leur sexe, de leur race, de leur langue, de la couleur de leur peau, de leur religion, de leur âge ou de tout autre critère arbitraire, constituent une violation des dispositions légales en vigueur et sont clairement prohibées.

Le recours à la recherche ciblée de personnes doit répondre aux cinq critères suivants, qui se résument comme suit :

- la recherche ciblée doit être motivée par une finalité légitime, c'est-à-dire congruente avec les politiques publiques concernées et le respect des droits des citoyens (par exemple, démanteler le réseau d'un commerce illégal) ;
- la recherche ciblée doit être mise en œuvre à partir du recoupement de critères factuels bien définis et délimités (dans l'exemple : sexe et provenance) à l'exclusion de tout préjugé ;
- la recherche ciblée est réservée à des contextes (circonstances de lieu et de temps) et à des comportements individuels fréquemment associés à des pratiques illicites ;
- la recherche ciblée doit être respectueuse d'une nette prépondérance de ses effets positifs prévisibles sur ses effets négatifs prévisibles ;
- la recherche ciblée doit être annoncée et expliquée de façon à ce que les personnes interpellées comprennent le mieux possible que les contrôles effectués ne sont pas arbitraires et visent, a priori, davantage à reconnaître leur innocence qu'à établir leur culpabilité.

Chaque acte de police judiciaire doit être effectué à l'encontre du véritable perturbateur, de façon proportionnée aux circonstances, en respectant le principe de la légalité.

#### **5. Comment l'Académie de Savatan appréhende-t-elle la sensibilisation aux problèmes liés aux rapports entre policiers/ères et minorités visibles et/ou ethniques ?**

Les aspects liés aux minorités sont traités de manière plus intensive dans le cadre des 28 périodes dédiées à l'éthique professionnelle mais également des cours de Droits de l'homme, notamment sous l'angle de la protection des personnes vulnérables.

Certaines associations, comme l'OSAR (Organisation suisse pour l'aide aux réfugiés), interviennent dans le cadre de la formation pour exposer leur rôle et sensibiliser les aspirants, notamment au travers d'une visite d'un centre (par exemple le centre des Barges de Vouvry ou le centre d'accueil de Saint-Gingolph). L'objectif de ces rencontres est d'approfondir les compétences sociales et de communication interculturelles des participant-e-s, d'informer et de sensibiliser aux thématiques de l'asile, de déconstruire les stéréotypes et préjugés y relatifs, d'acquérir des connaissances sur le contexte migratoire et le fonctionnement du processus d'asile en Suisse, ou encore de développer des pistes pour la pratique professionnelle en respectant autant les diversités du public que le cadre institutionnel.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 23 janvier 2019.

La présidente :

*N. Gorrite*

Le chancelier :

*V. Grandjean*



## **Postulat intitulé « croissance démographique : quelles mesures et quelle limite ? »**

D'ici 2040, le canton de Vaud pourrait compter 200'000 habitants de plus, nous a annoncé en décembre le Conseil d'Etat sur la base d'un rapport de Statistique Vaud. Comment va-t-on gérer cette poussée démographique et celle-ci n'a-t-elle pas une limite en termes de conséquences sociales et environnementales ?

Quelles seront les conséquences de cette envolée démographique, notamment en matière d'infrastructures routières et ferroviaires, d'infrastructures et de gestion scolaires, de gestion des déchets, de consommation énergétique, de pollutions en tous genres, de gestion administrative, de disparation d'espaces verts et de surface agricoles ?

Y a-t-il une limite pour conserver un minimum de qualité de vie, si oui, le Conseil d'Etat l'a-t-il évaluée et quelles mesures devraient être prises pour ne pas la dépasser ?

Jusqu'où peut-on admettre la croissance en population du canton de Vaud et quelles mesures acceptables pourrait-on prendre pour la maîtriser ?

Voilà des questions essentielles à se poser si l'on se fonde sur les principes du développement durable auxquels notre canton a adhéré.

Cette croissance est générée d'une part par la natalité ainsi que par les flux migratoires induits principalement par une promotion économique qui favorise insuffisamment les ressources humaines locales.

La croissance démographique est toujours présentée comme un atout en raison de ses effets positifs sur l'économie et l'emploi sans que l'on tienne compte du fait que nous vivons sur un territoire restreint et que les rapports sociaux et ce que l'on appelle aujourd'hui plus communément le «Vivre Ensemble» se compliquent considérablement avec l'augmentation de la population.

Il n'est pas imaginable d'accepter une croissance infinie. Par conséquent, la promotion économique devrait être examinée systématiquement sous l'angle qualitatif du développement durable (ou soutenable) et du recours à la main d'œuvre locale.

Les habitantes et habitants de ce canton nous envoient régulièrement des signaux d'alarme: on ne compte plus les projets immobiliers contestés dans tous les districts. A Concise, Echandens, Tolochenaz, Gilly, Crissier, Blonay,

Leysin, Bex, Saint-Légier et Vevey, pour ne citer que les exemples le plus médiatisés, des projets immobiliers sont contestés dans leur principe.

Chaque fois les opposants évoquent une densité excessive, des problèmes de circulation, générant une pollution de l'air et sonore qui devient insoutenable, les normes admises étant régulièrement dépassées. Les résistances sont toujours plus fortes.

Les citoyens vaudois ont voté oui à la LAT pour préserver les paysages, c'est dans la même logique qu'ils s'opposent à des projets de densification dans leur ville. Nous ne pouvons ignorer ce message.

Ces réactions ne sont pas un hasard : la population n'a plus envie de sacrifier son confort aux intérêts des promoteurs. Des projets peuvent encore passer, mais ils devront représenter une plus-value importante pour la collectivité.

A terme, si l'on n'agit pas, les rapports sociaux vont poursuivre leur dégradation. Ils se complexifient déjà. Nous avons déjà régulièrement des signes d'une diminution de la tolérance et du respect de chacun liée à l'occupation d'un territoire toujours plus restreint et d'une densité de moins en moins acceptée. L'augmentation des actes d'incivilités et l'individualisme croissant sont en marche depuis plusieurs années.

Quelle est la vision du Conseil d'Etat en matière de gestion des conséquences de la croissance démographique? Et comment le Conseil d'Etat entend-t-il en maîtriser ~~les~~ les conséquences ? Où va-t-on et jusqu'où ?

Le présent postulat demande au Conseil d'Etat de dresser un rapport sur :

- sa vision en matière de gestion de la croissance démographique et ses limites vivables.
- la manière dont il entend en maîtriser ses conséquences sociales et environnementales.
- la nécessité de prendre des mesures pour maîtriser cette croissance démographique tant que les infrastructures ne seront pas adaptées pour y répondre de manière satisfaisante.

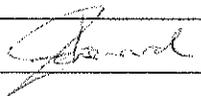
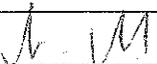
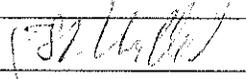
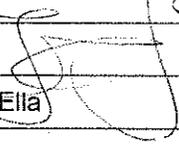
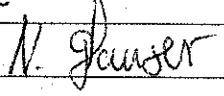
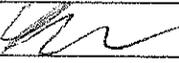
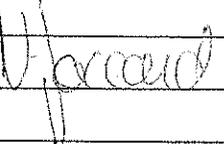
Vevey, le 28 janvier 2019

Jérôme Christen

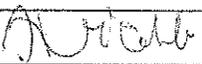
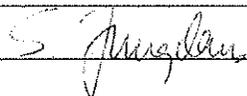
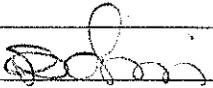
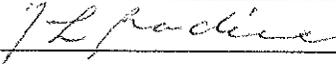
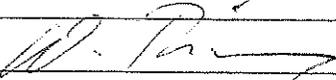
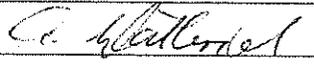
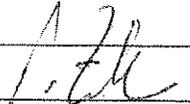
Demande de prise en considération immédiate



## Liste des député-e-s signataires – état au 8 janvier 2019

Aminian Taraneh	Cherubini Alberto	Durussel José
Aschwanden Sergei	Chevalley Christine	Echenard Cédric 
Attinger Doepper Claire	Chevalley Jean-Bernard	Epars Olivier
Baehler Bech Anne 	Chevalley Jean-Rémy	Évéquoz Séverine 
Balet Stéphane	Chollet Jean-Luc 	Favrod Pierre Alain
Baux Céline	Christen Jérôme 	Ferrari Yves 
Berthoud Alexandre	Christin Dominique-Ella	Freymond Isabelle
Betschart Anne Sophie	Clerc Aurélien	Freymond Sylvain
Bettschart-Narbel Florence	Cornamusaz Philippe	Fuchs Circé 
Bezençon Jean-Luc	Courdesse Régis	Gander Hugues
Blanc Mathieu	Cretegy Laurence	Gaudard Guy
Bolay Guy-Philippe	Croci Torti Nicolas	Gay Maurice
Botteron Anne-Laure 	Cuendet Schmidt Muriel	Genton Jean-Marc
Bouverat Arnaud	Cuérel Julien	Germain Philippe
Bovay Alain	Deillon Fabien	Gfeller Olivier
Buclin Hadrien	Démétriadès Alexandre	Glardon Jean-Claude
Buffat Marc-Olivier	Desarzens Eliane	Glauser Nicolas 
Butera Sonya	Dessemontet Pierre	Glauser Krug Sabine
Byrne Garelli Josephine	Devaud Grégory	Glaysre Yann 
Cachin Jean-François	Develey Daniel	Gross Florence
Cardinaux François	Dolivo Jean-Michel	Induni Valérie
Carrard Jean-Daniel	Dubois Carole	Jaccard Nathalie 
Carvalho Carine	Dubois Thierry	Jaccoud Jessica
Chapuisat Jean-François	Ducommun Philippe	Jaques Vincent
Cherbuin Amélie	Dupontet Aline	Jaquier Rémy

## Liste des député-e-s signataires – état au 8 janvier 2019

Jobin Philippe	Nicolet Jean-Marc 	Ryf Monique
Joly Rebecca 	Paccaud Yves	Schaller Graziella
Jungclaus Delarze Susanne 	Pahud Yvan	Schelker Carole
Keller Vincent	Pernoud Pierre André	Schwaar Valérie
Labouchère Catherine	Petermann Olivier	Schwab Claude
Liniger Philippe	Podio Sylvie	Simonin Patrick
Lohri Didier 	Pointet François	Sonnay Eric
Luccarini Yvan	Porchet Léonore	Sordet Jean-Marc
Luisier Brodard Christelle	Probst Delphine	Stürner Felix
Mahaim Raphaël	Radice Jean-Louis 	Suter Nicolas
Marion Axel	Rapaz Pierre-Yves 	Thalmann Muriel
Masson Stéphane	Räss Etienne	Thuillard Jean-François
Matter Claude	Ravenel Yves	Treboux Maurice
Mayor Olivier 	Rey-Marion Alette	Trollet Daniel
Meienberger Daniel	Rezso Stéphane	Tschopp Jean
Meldem Martine	Richard Claire	van Singer Christian 
Melly Serge 	Riesen Werner 	Venizelos Vassilis
Meyer Keller Roxanne	Rime Anne-Lise	Volet Pierre
Miéville Laurent	Rochat Fernandez Nicolas	Vuillemin Philippe
Mischler Maurice	Romanens Pierre-André	Vuilleumier Marc
Mojon Gérard	Romano-Malagrifa Myriam	Wahlen Marion
Montangero Stéphane	Roulet-Grin Pierrette	Weissert Cédric
Mottier Pierre François	Rubattel Denis	Wüthrich Andreas 
Neumann Sarah	Ruch Daniel	Zünd Georges
Neyroud Maurice	Rydlo Alexandre	Zwahlen Pierre 



Grand Conseil  
Secrétariat général  
Pl. du Château 6  
1014 Lausanne

# Motion

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 19-NOT.078

Déposé le : 05.07.19

Scanné le : \_\_\_\_\_

**Art. 120 à 126a LGC** La motion est une proposition soumise au GC et impliquant pour le CE (ou exceptionnellement une commission parlementaire) d'élaborer et de présenter un projet de loi ou de décret. Elle touche à une compétence propre du GC. Le motionnaire motive sa demande et expose le sens de la législation souhaitée.

La motion peut suivre deux procédures différentes : **(a) le renvoi à l'examen d'une commission.**

- Soit le motionnaire demande expressément, dans son développement écrit, le renvoi direct de la motion à une commission du GC moyennant les signatures d'au moins 20 députés ; dans ce cas, il n'y a pas de débat.

- Soit, lors du développement en plénum et de la discussion, un député ou le CE demande le renvoi à une commission et le GC vote dans ce sens.

**(b) la prise en considération immédiate.**

- Soit un député ou le CE demande la prise en considération immédiate de la motion et son renvoi au CE.

- Soit l'auteur de la motion demande sa prise en considération immédiate et son renvoi à une commission parlementaire chargée de présenter un projet de loi ou de décret.

Suite au vote du GC, la motion est soit renvoyée au CE, soit à une commission parlementaire, soit classée.

**Important :** sur proposition d'un député, d'une commission ou du CE, le GC peut, jusqu'à sa prise en considération, transformer la motion en postulat, auquel cas la procédure du postulat s'applique.

**Délai de réponse dès le renvoi au CE : une année**

## Titre de la motion

Moratoire sur la facture sociale aux chiffres connus de 2018

## Texte déposé

Après avoir essayé de demander une bascule de la facture sociale par deux motions, Lohri et Rapaz, aujourd'hui il est urgent de redonner un peu de stabilité à l'envol de celle-ci qui met certaines communes sous l'eau.

Les motions ont été retirées car on nous a vendu le fait qu'elles étaient trop extrémistes et qu'il était plus sage de suivre une majorité de circonstance et un texte déposé par la commission des finances.

Or force est de constater que si nous attendons le résultat de cette motion, l'augmentation exponentielle va continuer d'étouffer nos communes vaudoises.

Par cette motion les Députés soussignés demandent au Grand Conseil de bloquer les chiffres de 2018 et de laisser le Canton assumer l'augmentation régulière de cette facture sociale jusqu'à ce qu'une nouvelle péréquation soit sous toit.

Une bascule totale ou partielle de cette facture sociale doit être étudiée.

Commentaire(s)

Renvoi direct au Conseil d'Etat

Conclusions

Développement oral obligatoire (selon art. 120a LGC)

(a) renvoi à une commission avec au moins 20 signatures

(b) renvoi à une commission sans 20 signatures

(c) prise en considération immédiate

(d) prise en considération immédiate et renvoi à une commission parlementaire

Nom et prénom de l'auteur :

Pierre-yves Rapaz

Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :

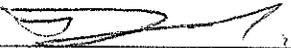
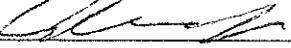
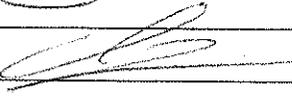
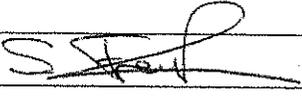
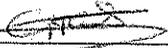
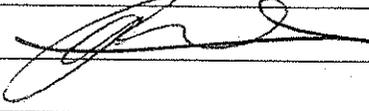
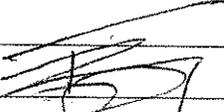
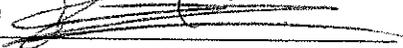
Signature :



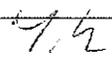
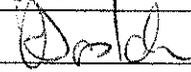
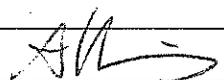
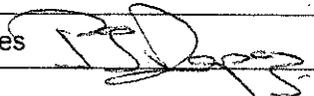
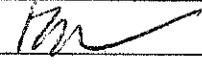
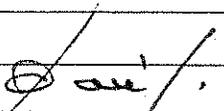
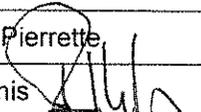
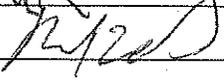
Signature(s) :

**Merci d'envoyer une copie à la boîte mail du Bulletin : [bulletin.grandconseil@vd.ch](mailto:bulletin.grandconseil@vd.ch)**

## Liste des député-e-s signataires – état au 8 janvier 2019

Aminian Taraneh	Cherubini Alberto	Durussel José 
Aschwanden Sergei	Chevalley Christine	Echenard Cédric
Attinger Doepper Claire	Chevalley Jean-Bernard <i>Chevalley JB</i>	Epars Olivier
Baehler Bech Anne	Chevalley Jean-Rémy	Evéquozy Séverine
Balet Stéphane	Chollet Jean-Luc <i>JL Chollet</i>	Favrod Pierre Alain 
Baux Céline 	Christen Jérôme 	Ferrari Yves
Berthoud Alexandre 	Christin Dominique-Ella	Freymond Isabelle
Betschart Anne Sophie	Clerc Aurélien 	Freymond Sylvain 
Bettschart-Narbel Florence	Cornamusaz Philippe	Fuchs Circé 
Bezençon Jean-Luc	Courdesse Régis	Gander Hugues
Blanc Mathieu	Cretegny Laurence	Gaudard Guy
Bolay Guy-Philippe	Croci Torti Nicolas	Gay Maurice
Botteron Anne-Laure	Cuendet Schmidt Muriel	Genton Jean-Marc
Bouverat Arnaud	Cuérel Julien 	Germain Philippe
Bovay Alain	Deillon Fabien 	Gfeller Olivier
Buclin Hadrien	Démétriades Alexandre	Glardon Jean-Claude
Buffat Marc-Olivier	Desarzens Eliane	Glauser Nicolas <i>N. Glauser</i>
Butera Sonya	Dessemontet Pierre	Glauser Krug Sabine
Byrne Garelli Josephine 	Devaud Grégory 	Glavyre Yann 
Cachin Jean-François	Develey Daniel	Gross Florence
Cardinaux François	Dolivo Jean-Michel	Induni Valérie
Carrard Jean-Daniel	Dubois Carole	Jaccard Nathalie
Carvalho Carine	Dubois Thierry 	Jaccoud Jessica
Chapuisat Jean-François	Ducommun Philippe 	Jaques Vincent
Cherbuin Amélie	Dupontet Aline	Jaquier Rémy

## Liste des député-e-s signataires – état au 8 janvier 2019

Jobin Philippe 	Nicolet Jean-Marc	Ryf Monique
Joly Rebecca	Paccaud Yves	Schaller Graziella
Jungclaus Delarze Susanne	Pahud Yvan 	Schelker Carole
Keller Vincent	Pernoud Pierre André 	Schwaar Valérie
Labouchère Catherine	Petermann Olivier	Schwab Claude
Liniger Philippe	Podio Sylvie	Simonin Patrick
Lohri Didier 	Pointet François	Sonnay Eric 
Luccarini Yvan	Porchet Léonore	Sordet Jean-Marc 
Luisier Brodard Christelle	Probst Delphine	Stürner Felix
Mahaim Raphaël	Radice Jean-Louis	Suter Nicolas
Marion Axel 	Rapaz Pierre-Yves 	Thalmann Muriel
Masson Stéphane	Räss Etienne	Thuillard Jean-François 
Matter Claude	Ravenel Yves	Treboux Maurice 
Mayor Olivier	Rey-Marion Aliette 	Trolliet Daniel
Meienberger Daniel	Rezso Stéphane	Tschopp Jean
Meldem Martine	Richard Claire	van Singer Christian
Melly Serge	Riesen Werner 	Venizelos Vassilis
Meyer Keller Roxanne	Rime Anne-Lise	Volet Pierre
Miéville Laurent	Rochat Fernandez Nicolas	Vuillemin Philippe
Mischler Maurice	Romanens Pierre-André	Vuilleumier Marc
Mojon Gérard 	Romano-Malagrifa Myriam	Wahlen Marion
Montangero Stéphane	Roulet-Grin Pierrette	Weissert Cédric 
Mottier Pierre François	Rubattel Denis 	Wüthrich Andreas
Neumann Sarah	Ruch Daniel 	Zünd Georges
Neyroud Maurice	Rydlo Alexandre	Zwahlen Pierre



Grand Conseil  
Secrétariat général  
Pl. du Château 6  
1014 Lausanne

# Initiative

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 19.101.013

Déposé le : 05.02.19

Scanné le : \_\_\_\_\_

**Art. 127 à 129 LGC** L'initiative permet à un député de proposer un projet de loi, de décret ou de révision constitutionnelle partielle, de proposer d'exercer le droit d'initiative du canton auprès de l'Assemblée fédérale ou encore de proposer l'exercice du droit de référendum par le Canton. Elle touche à une compétence propre du GC.

Elle peut suivre deux procédures différentes : **(a) le renvoi à l'examen d'une commission.**

- Soit l'initiant demande expressément, dans son développement écrit, le renvoi direct de l'initiative à une commission du GC moyennant les signatures d'au moins 20 députés ; dans ce cas, il n'y a pas de débat.

- Soit, lors du développement en plénum et de la discussion, un député ou le CE demande le renvoi à une commission et le GC vote dans ce sens.

**(b) la prise en considération immédiate.** Un député ou le CE demande la prise en considération immédiate de l'initiative ; suite au vote du GC, elle est soit renvoyée au CE, soit classée.

**Délai de réponse dès le renvoi au CE : une année**

## Titre de l'initiative

Initiative constitutionnelle visant à introduire la motion populaire comme un nouveau droit politique dans la Constitution vaudois

## Texte déposé

Les grèves et manifestations des jeunes pour le climat en Suisse et partout en Europe, comme le mouvement social des gilets jaunes en France, portent en eux la volonté de couches toujours plus nombreuses de la population d'intervenir et d'agir sur le plan des décisions politiques centrales pour nos sociétés : l'avenir de la planète avec le réchauffement climatique en cours ou l'accroissement spectaculaire des inégalités sociales. Cette volonté est tout à fait légitime.

Il y a plus de 10 ans, le député soussigné avait déposé, avec le soutien de nombreux autres député-e-s, une initiative constitutionnelle dans le canton de Vaud pour introduire un instrument, modeste certes, d'élargissement de la participation démocratique, la motion populaire. Cette proposition n'avait pas trouvé une majorité au parlement de l'époque. Vu la nécessité, ressentie toujours plus largement, de favoriser la participation démocratique du plus grand nombre, il paraît nécessaire et utile de revenir à la charge aujourd'hui.

Concrètement, la motion populaire est traitée selon une procédure analogue à la motion parlementaire à la seule différence qu'elle est lancée non pas par un-e élu-e ou par un groupe d'élus, mais par un nombre déterminé de citoyens-ennes ayant le droit de vote. Cette forme d'intervention démocratique populaire existe au niveau cantonal, notamment à Fribourg (300 électrices et électeurs), Neuchâtel (100 électrices et électeurs) Schaffhouse et Soleure. Elle a été développée directement dans différentes communes, uniquement en Suisse alémanique. La motion populaire est une forme mineure de l'initiative populaire. Alors que celle-ci s'adresse au parlement et, par-delà le parlement au peuple, qui peut imposer sa volonté au parlement, la motion populaire ne s'adresse qu'au parlement qui doit l'examiner, mais qui en dispose librement, comme il le fait pour les interpellations, postulats ou motions de ses propres membres (art. 115 à 126a de la Loi sur le Grand Conseil). Il s'agit donc d'une manière de saisir le Grand Conseil, mais le Grand Conseil reste le seul maître de sa décision. Si la motion est dite «populaire», c'est parce qu'elle vient directement du corps électoral (750 signatures).

La «motion populaire» se distingue très nettement de la pétition (art. 31 de la Constitution), dans la mesure où la pétition peut être soit classée soit prise en considération et renvoyée à l'autorité compétente pour traitement conformément aux règles légales (art. 107 et 108 de la Loi sur le Grand Conseil). La pétition ne peut en rien amener, voire obliger, le gouvernement à prendre une mesure ou à présenter un projet de loi.

La «motion populaire» constitue un élargissement des droits démocratiques pour les citoyennes et citoyens. Elle constitue un instrument utile pour participer au débat démocratique, en faisant des propositions qui sont débattues, approuvées ou non par le parlement. A Neuchâtel comme à Fribourg, la loi d'organisation du Grand Conseil règle la procédure de débat au Grand Conseil sur la «motion populaire» et la loi sur l'exercice des droits politiques fixe les formes et les règles à respecter pour déposer une telle motion. En cas d'acceptation de l'initiative, le canton de Vaud devra donc introduire également de telles dispositions dans sa législation.

Les député-e-s soussigné-e-s déposent en conséquence l'initiative constitutionnelle suivante

La Constitution vaudoise est révisée par l'introduction d'un nouvel article 88 bis :

*Art.88bis Motion populaire*

*« Une motion populaire avec 750 signatures peut être adressée au Grand Conseil. Le Grand Conseil traite la motion populaire comme une motion, un postulat ou une interpellation au sens de l'article 101.»*

Commentaire(s)

Conclusions

Développement oral obligatoire (selon art. 120a LGC)

- (a) renvoi à une commission avec au moins 20 signatures
- (b) renvoi à une commission sans 20 signatures
- (c) prise en considération immédiate

Nom et prénom de l'auteur :

Dolivo Jean-Michel

Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :

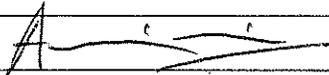
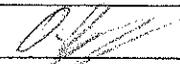
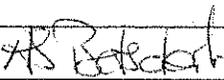
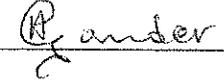
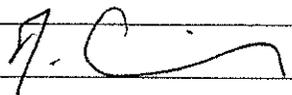
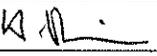
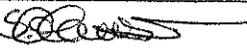
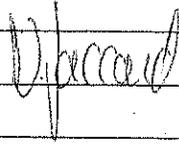
Signature :



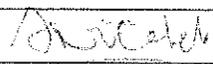
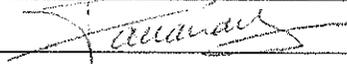
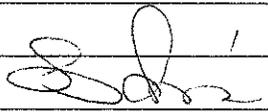
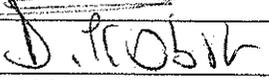
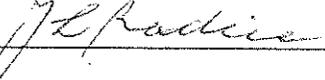
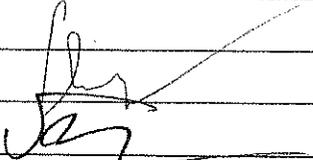
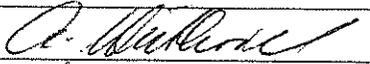
Signature(s) :

**Merci d'envoyer une copie à la boîte mail du Bulletin :** [bulletin.grandconseil@vd.ch](mailto:bulletin.grandconseil@vd.ch)

## Liste des député-e-s signataires – état au 8 janvier 2019

Aminian Taraneh 	Cherubini Alberto 	Durussel José
Aschwanden Sergei	Chevalley Christine	Echenard Cédric
Attinger Doepper Claire	Chevalley Jean-Bernard	Epars Olivier 
Baehler Bech Anne	Chevalley Jean-Rémy	Evéquois Séverine
Balet Stéphane 	Chollet Jean-Luc	Favrod Pierre Alain
Baux Céline	Christen Jérôme 	Ferrari Yves
Berthoud Alexandre	Christin Dominique-Ella	Freymond Isabelle 
Betschart Anne Sophie 	Clerc Aurélien	Freymond Sylvain
Bettschart-Narbel Florence	Cornamusaz Philippe	Fuchs Circé 
Bezençon Jean-Luc	Courdesse Régis	Gander Hugues 
Blanc Mathieu	Creteigny Laurence	Gaudard Guy
Bolay Guy-Philippe	Croci Torti Nicolas	Gay Maurice
Botteron Anne-Laure 	Cuendet Schmidt Muriel 	Genton Jean-Marc
Bouverat Arnaud	Cuérel Julien	Germain Philippe
Bovay Alain	Deillon Fabien	Gfeller Olivier
Buclin Hadrien 	Démétriadès Alexandre	Gladon Jean-Claude
Buffat Marc-Olivier	Desarzens Eliane	Glauser Nicolas
Butera Sonya	Dessemontet Pierre	Glauser Krug Sabine 
Byrne Garelli Josephine	Devaud Grégory	Glaysre Yann
Cachin Jean-François	Develey Daniel	Gross Florence
Cardinaux François	Dolivo Jean-Michel	Induni Valérie
Carrard Jean-Daniel	Dubois Carole	Jaccard Nathalie 
Carvalho Carine	Dubois Thierry	Jaccoud Jessica
Chapuisat Jean-François	Ducommun Philippe	Jaques Vincent
Cherbuin Amélie	Dupontet Aline	Jaquier Rémy

## Liste des député-e-s signataires – état au 8 janvier 2019

Jobin Philippe	Nicolet Jean-Marc 	Ryf Monique
Joly Rebecca	Paccaud Yves 	Schaller Graziella
Jungclaus Delarze Susanne	Pahud Yvan	Schelker Carole
Keller Vincent	Pernoud Pierre André	Schwaar Valérie
Labouchère Catherine	Petermann Olivier	Schwab Claude
Liniger Philippe	Podio Sylvie	Simonin Patrick
Lohri Didier 	Pointet François	Sonnay Eric
Luccarini Yvan 	Porchet Léonore 	Sordet Jean-Marc
Luisier Brodard Christelle	Probst Delphine 	Stürner Felix
Mahaim Raphaël	Radice Jean-Louis 	Suter Nicolas
Marion Axel	Rapaz Pierre-Yves	Thalmann Muriel
Masson Stéphane	Räss Etienne	Thuillard Jean-François
Matter Claude	Ravenel Yves	Treboux Maurice
Mayor Olivier	Rey-Marion Alette	Trolliet Daniel
Meienberger Daniel	Rezso Stéphane	Tschopp Jean
Meldem Martine	Richard Claire	van Singer Christian 
Melly Serge 	Riesen Werner	Venzelos Vassilis 
Meyer Keller Roxanne	Rime Anne-Lise	Volet Pierre
Miéville Laurent	Rochat Fernandez Nicolas	Vuillemin Philippe
Mischler Maurice 	Romanens Pierre-André	Vuilleumier Marc 
Mojon Gérard	Romano-Malagrifa Myriam	Wahlen Marion
Montangero Stéphane	Roulet-Grin Pierrette	Weissert Cédric
Mottier Pierre François	Rubattel Denis	Wüthrich Andreas 
Neumann Sarah	Ruch Daniel	Zünd Georges
Neyroud Maurice	Rydlo Alexandre	Zwahlen Pierre 