Séance du Grand Conseil

Mardi 5 février 2019

de 14 h.00 à 17 h.00

ORDRE DU JOUR

OA	= objet adopté sans modification	RENV-T	= objet renvoyé par manque de temps
OA+M	= objet adopté avec modification	RENV-C	= objet renvoyé pour complément d'information
RET	= objet retiré	RENV-SD	= objet renvoyé suite débat
REF	= objet refusé	RENV-COM	= objet renvoyé en commission
REF-EM	= objet refusé à l'entrée en matière	RENV-CE	= objet renvoyé au Conseil d'Etat
TRAITE	= objet traité		

Groupe thématique Affaires Européennes de 12h15 à 13h45, à la Buvette.
Dépôts des questions orales jusqu'à 16h30.

Décision	N°		Dept	Rapporteurs maj. + min.	Date de renvoi
	1.	Communications			
	2.	Dépôts			
	3.	(19_INT_292) Interpellation Vincent Keller - Catastrophe au Brésil : le Canton s'en lave-t-il les mains ? (Pas de développement)			
	4.	(19_INT_296) Interpellation Philippe Cornamusaz et consorts - A la veille de Pâques, faut-il teindre les oeufs ou le poulailler mobile ? (Pas de développement)			
	5.	(19_INT_293) Interpellation Philippe Liniger - Agissons ensemble (Développement)			
	6.	(GC 088) Élection complémentaire d'un assesseur à la Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal – Législature 2018-2022	GC	Jobin P.	
	7.	(19_INT_294) Interpellation Graziella Schaller et consorts - Pour que les directives anticipées soient respectées (Développement)			
	8.	(19_INT_295) Interpellation Hadrien Buclin - Le Service de l'emploi est-il resté passif face à une infraction à la procédure sur les licenciements collectifs par Elis SA ? (Développement)			
	9.	(19_INT_297) Interpellation Léonore Porchet - Grève des femmes*, grève féministe : quels droits pour les collaboratrices de l'Etat de Vaud ? (Développement)			
	10.	(19_INT_298) Interpellation Vassilis Venizelos et consorts - Nouvelle catastrophe écologique dans le sud-est du Brésil : peut-on s'en VALE les mains ? (Développement)			

Séance du Grand Conseil

Mardi 5 février 2019

de 14 h.00 à 17 h.00

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
	11.	(19_MOT_077) Motion Nicolas Croci Torti et consorts- Pour un accompagnement actuel et adapté du corps enseignant vaudois (Développement et demande de renvoi à commission avec au moins 20 signatures)			
	12.	(19_RES_022) Résolution Nicolas Rochat Fernandez et consorts - Ligne TGV Lausanne-Vallorbe-Dijon-Paris : bis repetita ? (Développement et mise en discussion avec au moins 20 signatures)			
	13.	(19_RES_021) Résolution Jean-Michel Dolivo - L'Etat de Vaud est moralement tenu de s'engager pour les victimes de Vale au Brésil (Développement et mise en discussion avec moins de 20 signatures)			
	14.	(19_RES_023) Résolution Pierre-André Romanens et consorts - Un calendrier cohérent pour une nouvelle péréquation intercommunale.(Développement et mise en discussion avec au moins 20 signatures)			
	15.	(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)	
	16.	(18_INT_138) Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Jean Tschopp et consorts - Les avatars d'Uber	DEIS.		
	17.	(19_INI_011) Initiative Maurice Mischler et consorts - Pour le climat, taxons les billets d'avion (Développement et demande de prise en considération immédiate)			

Séance du Grand Conseil

Mardi 5 février 2019

de 14 h.00 à 17 h.00

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
	18.	(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.	

Secrétariat général du Grand Conseil

canton de vaud
LIBERTÉ ET PATRIE

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_292

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

Catastrophe au Brésil: le Canton s'en lave-t-il les mains?

Texte déposé

Vendredi 25.01.2019, un barrage minier a cédé dans l'Etat du Minais Gerais au Brésil, faisant plus de 300 disparus et 58 morts, selon le bilan du 27.01.2019 au soir. Un second barrage menace de céder. Le 05.11.2015 déjà, la rupture du barrage minier de Bento Rodrigues dans le même Etat provoquait 19 morts et ce qui a été désigné comme la plus grande catastrophe écologique du Brésil.

Parmi les points communs de ces désastres humains et écologiques : l'implication du géant minier Vale dans l'exploitation de ces mines. Cette société avait notamment suscité l'attention en établissant à St-Prex le siège de Vale International S.A. en 2006. Selon les propos de Renato Neves au Temps le 19.05.2012, cette domiciliation répond notamment à des motifs fiscaux. Il ressort de la presse que Vale International a été mise au bénéfice d'une exonération temporaire au motif qu'elle « servait les intérêts du Canton » (art. 91 de la Loi sur les impôts).

Cet événement interpelle sur les responsabilités portées par une entreprise domiciliée en Suisse, et nous soumettons au Conseil d'Etat les questions suivantes.

1. Quel est le lien connu entre Vale International S.A. et les exploitants des barrages qui ont cédé en 2015 et en 2019 dans le Minais Gerais brésilien ?
2. Vale international S.A. est-elle passible de suites judiciaires en Suisse consécutives aux ruptures de barrage survenues au Brésil ?
3. Le Conseil d'Etat estime-t-il que la domiciliation en terre vaudoise d'une entreprise minière « sert les intérêts du Canton » lorsqu'elle est associée de manière répétée à des catastrophes écologiques et humaines sur le plan international ?
4. Le Conseil d'Etat a-t-il pris contact avec Vale International S.A. ou d'autres représentants de la société brésilienne afin que les catastrophes de Minais Gerais soient gérées au mieux, que leurs conséquences pour la population et pour la collectivité soient assumées et que d'autres catastrophes soient prévenues ?

5. Déposée le 24.11.2015, la résolution Mahaim (15_RES_079) souhaitait notamment que « *les amendes et dédommagements payés par le groupe Vale dans le cadre de la réparation des préjudices environnementaux causés par la catastrophe ne soient d'aucune manière, par quelque montage que ce soit, déductibles fiscalement en terre vaudoise par l'intermédiaire de Vale international à Saint-Prex* ». Le Conseil d'Etat peut-il indiquer s'il a eu connaissance d'amendes ou dédommagements suite à la catastrophe survenue en 2015, et le cas échéant s'ils ont ouvert le droit à une déduction fiscale des impôts fédéraux ou cantonaux de Vale international ?

Commentaire(s)

Conclusions

Souhaite développer	Ne souhaite pas développer
☐	☒

Nom et prénom de l'auteur : Signature :

Keller Vincent

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

canton de vaud

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_296

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

A la veille de Pâques, faut-il teindre les œufs ou le poulailler mobile ?

Texte déposé

A l'heure où l'agriculture a des possibilités intéressantes de diversification, on constate que l'administration cantonale ne facilite pas ces reconversions.
Citons par exemple le cas d'une exploitation agricole en reconversion bio avec arrêt de la production laitière et installation d'un poulailler mobile destiné à la production d'œufs en plein air.
Afin de rendre ces 250 poules heureuses et vivant en pleine nature, il faut les loger dans un poulailler mobile de 10 mètres 50 sur 3 mètres situé en zone agricole.
Dans la consultation préalable, le SDT a exigé des couleurs spécifiques brunes alors que le fabricant n'en produit que des blancs, voire verts avec plus-value.
Nous avons le plaisir de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- Sur quelles bases légales le Conseil d'Etat s'appuie pour exiger de telles couleurs ?
- Le Conseil d'Etat est-il prêt à simplifier la procédure pour de si petites constructions et assouplir la procédure afin que les articles 111 LATC et 72d RLATC puissent être appliqués ?
- Quelle est la pratique des autres cantons ?

Commentaire(s)

Conclusions

Souhaite développer ☐ Ne souhaite pas développer ☑

Nom et prénom de l'auteur : CORNAMUSAZ Philippe 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

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
Cretegny 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
Evéquoz 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
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 ~~Aliette~~
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

canton de vaud

LIBERTÉ ET PATRIE

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_293

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

Agissons ensemble

Texte déposé

Suite aux grèves et manifestations des gymnasiens interpellant les politiques au sujet du climat, on peut se poser quelques questions. Est-il pertinent de faire de la politique partisane et contester les autorités dans les écoles ?
Quel message donnons-nous à nos jeunes en les incitants à faire grève ? Les déclarations de ces jeunes sur les réseaux sociaux ne vont-elles pas les desservir un jour au moment de trouver un emploi ? Par contre, nous devons écouter un message intelligent qui dit « Halte au gaspillage ». Ces jeunes se sont ingéniés à imaginer toutes sortes de slogans plus ou moins alarmistes, mais de propositions concrètes, je n'en ai pas vu.
Alors en voici une.
Le Conseil d'Etat pourrait proposer, sur une base volontaire, oui, je dis bien sur une base volontaire, aux administrations Cantonales (y compris le Grand Conseil) ainsi qu'aux classes d'écoles du canton composées d'enfants à partir de douze ans, de diminuer la température des locaux de 1,2 à 3 degrés. Les occupants de ces locaux, y compris les députés, sont priés de s'habiller en conséquence. Les bienfaits sur la santé seraient considérés comme un bonus. Les économies calculées de chauffage seraient reversées au fond d'aide à la rénovation énergétique des bâtiments.
Cela s'appelle, un acte concret et immédiat. Je vous remercie du soutien dont je ne doute pas.
Je remercie le Conseil d'Etat pour la réponse.

Commentaire(s)

Conclusions

Souhaite développer ☑ Ne souhaite pas développer ☐

Nom et prénom de l'auteur :	Signature :
Philippe Liniger, Député	
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

canton de vaud
LIBERTÉ PATRIE

GRAND CONSEIL

JANVIER 2019 GC 088

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

Élection complémentaire d'un assesseur à la Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal pour la législature 2018-2022

(1er-2e tour)

1. Préambule

Les articles 154 à 156 de la loi sur le Grand Conseil (LGC), adoptée le 8 mai 2007 et révisée le 27 mars 2012, et la loi d'organisation judiciaire (LOJV) du 12 décembre 1979 consacrent l'élection des assesseurs de la Cour de droit administratif et public (CDAP) par le Grand Conseil. La Commission de présentation, instituée par la Constitution vaudoise (Cst-VD), est chargée de préaviser sur l'élection des juges du Tribunal cantonal (art. 131 Cst-VD) ainsi que sur celle des assesseurs de la CDAP du Tribunal cantonal (art. 68 LOJV).
L'objet de ce rapport est le préavis de la Commission de présentation à l'élection complémentaire d'un assesseur de la CDAP pour la durée restante de la législature 2018-2022, soit jusqu'au 31 décembre 2022. Cette élection fait suite à la démission d'une assesseure au mois d'octobre 2018.

2. Fonctionnement de la Commission de présentation

La Commission de présentation s'est réunie le mardi 15 janvier 2019, à la Salle des Charbon, Place du Château 6, à Lausanne pour traiter de ce préavis. Elle était composée des députe-é-s suivants : M. Philippe Jobin (Président) ; Mmes Anne Baehler Bech (Vice-présidente), Circé Fuchs, Valérie Induni ; MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-François Chapuisat, Olivier Gfeller et Nicolas Suter. M. Yvan Luccarini était excusé pour cette séance.
Les experts indépendants de la commission n'ont pas participé à l'élaboration du préavis de celle-ci, car comme le stipule, l'article 159a de la LGC : « *Les articles 154 à 156 sont applicables par analogie à l'élection des assesseurs à la Cour de droit administratif et public ainsi qu'à la Cour des assurances sociales du Tribunal cantonal ; le préavis des experts de la Commission de présentation n'est toutefois pas requis* ».

3. Élaboration du préavis de la Commission de présentation

Pour élaborer son préavis, la commission a suivi la méthode suivante : elle a contacté l'un des présidents de la CDAP au mois d'octobre 2018 pour discuter des besoins de la cour, afin de déterminer le profil professionnel recherché. Puis, le poste a été mis au concours dans la Feuille des avis officiels (FAO), précisant le profil spécifique :

- un spécialiste en environnement (si possible un biologiste)

L'annonce a été publiée le vendredi 2 novembre 2018 dans cette dernière. À la fin du délai de dépôt des candidatures, soit le samedi 1er décembre 2018, une seule personne avait déposé son dossier auprès du secrétariat de la Commission de présentation.

Ayant déjà entendu cette personne lors d'une recherche précédente, la commission a décidé ne pas procéder à une nouvelle audition. La commission a travaillé sur la base du dossier envoyé par le candidat et en fonction de l'annonce publiée dans la FAO.

4. Délibérations et préavis de la Commission de présentation

La commission a souligné l'excellence du profil de cette personne pour cette élection. En effet, ce candidat a des qualités personnelles et professionnelles indéniables pour siéger comme assesseur à la CDAP. À l'issue de la séance, la commission, après délibérations, a rendu, à une très large majorité, un préavis positif à l'égard de ce candidat qui est :

- Mme Fabienne Despot

5. Conclusion

La Commission de présentation préavise positivement, à une très large majorité, sur la candidature de Fabienne Despot au poste d'assesseur à la Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal pour la durée restante de la législature 2018-2022, soit jusqu'au 31 décembre 2022.

Le dossier de cette candidate est à disposition des députés qui veulent le consulter. Le dossier est en mains du Secrétariat général du Grand Conseil et sera aussi disponible, sur demande à ce dernier, le jour de l'élection au Secrétariat du Parlement.

Echichens, le 29 janvier 2019.

Le président-rapporteur :
(*signé*) Philippe Jobin

canton de vaud

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_294

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**.*

Pour que les directives anticipées soient respectées

La fin de vie constitue une préoccupation importante et légitime. Non seulement pour nos concitoyens aînés, mais aussi pour tous ceux qui veulent épargner à leurs proches ou à leurs enfants de devoir prendre des décisions importantes et de faire des choix douloureux à leur place, souvent dans des moments difficiles ou dans l'urgence.

Sensibilisés par divers milieux, beaucoup établissent ou remplissent des « directives anticipées », définies aux art. 370 à 373 du Code civil suisse*** : ils pensent avoir ainsi acquis la certitude que, le moment venu, on leur permettra de s'en aller en paix, sans prolonger inutilement la fin de leur vie.

Malheureusement, plusieurs témoignages nous parviennent de situations dans lesquelles les professionnels de la santé n'ont pas appliqué ou pas respecté ces directives, procédant à une réanimation, à une prescription d'antibiotiques ou d'alimentation, mesures sans lesquelles la vie serait parvenue à son terme. De telles mesures sont contraires aux intentions dans lesquelles les directives ont été rédigées, même si ces mesures n'y sont pas expressément définies.

A la décharge du corps médical, il faut bien admettre que ces directives sont rarement accessibles, notamment dans les situations d'urgence. En outre, il en existe de multiples versions, et elles sont souvent d'une complexité et d'une longueur telles qu'il est difficile de s'y retrouver. De plus, elles ne permettent pas facilement de traduire les volontés du patient en actes médicaux, ou en « absence d'actes médicaux ».

Plusieurs associations ont publié sur leur site des documents de directives anticipées, des versions courtes ou longues, entre 2 ou plusieurs pages, gratuites ou payantes, telles que Entrelacs, La Croix Rouge Suisse, l'association Sclérose Latérale, la Ligue contre le cancer, la main tendue 143, Caritas, Pro Senectute, etc…

Sur le plan juridique, rien ne permet de savoir à quoi s'exposent les professionnels de la santé qui n'auraient pas respectés les directives anticipées définies dans le Code civil.

Sur la base de ces éléments, nous demandons au Conseil d'Etat de se déterminer sur les points suivants :

1. Le Conseil d'Etat serait-il disposé à élaborer, avec les milieux concernés, un modèle de directives anticipées simple, facilement accessible, et qui traite des quelques éléments essentiels nécessaires aux décisions des professionnels de la santé, avec mention du représentant thérapeutique désigné ?
2. Ces directives pourraient-elles figurer à la fois dans le dossier électronique du patient là où il existe, et sur sa carte d'assuré ? A défaut, le dossier pourrait en mentionner l'existence et indiquer où les trouver, comme cela est prévu à l'art 371D, lettre B, alinéa 2 pour la carte d'assuré.
3. Le Conseil d'Etat ne jugerait-il pas opportun que soient mentionnées dans la Loi sur la Santé publique, les directives anticipées ainsi que l'obligation pour les professionnels de la santé de les respecter, au risque de s'exposer aux sanctions prévues par la LSP ?

*** Rappel des articles du Code civil Suisse, Sous chapitre II : des directives anticipées du patient

Art. 370 A. Principe

A. Principe

[1] Toute personne capable de discernement peut déterminer, dans des directives anticipées, les traitements médicaux auxquels elle consent ou non au cas où elle deviendrait incapable de discernement.

[2] Elle peut également désigner une personne physique qui sera appelée à s'entretenir avec le médecin sur les soins médicaux à lui administrer et à décider en son nom au cas où elle deviendrait incapable de discernement. Elle peut donner des instructions à cette personne.

[3] Elle peut prévoir des solutions de remplacement pour le cas où la personne désignée déclinerait le mandat, ne serait pas apte à le remplir ou le résilierait.

Art. 371 B. Constitution et révocation

B. Constitution et révocation

[1] Les directives anticipées sont constituées en la forme écrite; elles doivent être datées et signées par leur auteur.

[2] L'auteur de directives anticipées peut faire inscrire la constitution et le lieu du dépôt des directives sur sa carte d'assuré. Le Conseil fédéral édicte les dispositions nécessaires, notamment en matière d'accès aux données.

[3] La disposition régissant la révocation du mandat pour cause d'inaptitude s'applique par analogie aux directives anticipées.

Art. 372 C. Survenance de l'incapacité de discernement

C. Survenance de l'incapacité de discernement

[1] Lorsqu'un médecin traite un patient incapable de discernement et qu'il ignore si celui-ci a rédigé des

directives anticipées, il s'informe de leur existence en consultant la carte d'assuré du patient. Les cas d'urgence sont réservés.

[2] Le médecin respecte les directives anticipées du patient, sauf si elles violent des dispositions légales, ou si des doutes sérieux laissent supposer qu'elles ne sont pas l'expression de sa libre volonté ou qu'elles ne correspondent pas à sa volonté présumée dans la situation donnée.

[3] Le cas échéant, le médecin consigne dans le dossier médical du patient les motifs pour lesquels il n'a pas respecté les directives anticipées.

Art. 373 D. Intervention de l'autorité de protection de l'adulte

D. Intervention de l'autorité de protection de l'adulte

[1] Tout proche du patient peut en appeler par écrit à l'autorité de protection de l'adulte lorsque:

1.les directives anticipées du patient ne sont pas respectées;
2.les intérêts du patient sont compromis ou risquent de l'être;
3.Les directives anticipées ne sont pas l'expression de la libre volonté du patient.

[2] La disposition régissant l'intervention de l'autorité de protection de l'adulte dans le cadre du mandat pour cause d'inaptitude s'applique par analogie aux directives anticipées.

Commentaire(s)

Conclusions

Souhaite développer ☒ Ne souhaite pas développer ☐

Nom et prénom de l'auteur : Signature :
Schaller Graziella

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

COURDESSE Régis
CHAPUISAT Jean-François
Nieville Laurent
Pointet François
CHRISTIN Dominique-Ella
Richard Claire
Meldem Martine

Merci d'envoyer une copie à la boîte mail du Bulletin : bulletin.grandconseil@vd.ch

canton de vaud

LIBERTÉ ET PATRIE

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_295

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
Le Service de l'emploi est-il resté passif face à une infraction à la procédure sur les licenciements collectifs par Elis SA ?

Texte déposé
Fin 2017, Elis (Suisse) SA, entreprise spécialisée dans le traitement du linge hospitalier, a fermé son site de La Sarraz (VD) sans respecter la procédure de consultation en matière de licenciement collectif. Suite à une plainte déposée par le syndicat Unia, le Tribunal des Prud'hommes de Lausanne a reconnu cette infraction. Cette issue interroge sur le rôle du Service de l'emploi qui semble s'être montré passif dans ce dossier, en dépit du rôle qui lui incombe selon l'art. 43 de la Loi sur l'emploi. Cet article prévoit que le Service de l'emploi veille à la bonne application des dispositions du Code des obligations en matière de licenciements collectifs. Notons au passage que ces dispositions sont très minimales, dans le sens où elles ne garantissent qu'une très faible protection des salariés contre les licenciements.

Compte tenu de ces éléments, le sous-signé adresse les questions suivantes au Conseil d'Etat :

1) Le Service de l'emploi a-t-il été interpelé par un syndicat ou des salariés au

moment du licenciement collectif ?

2) Qu'est-ce que le Service de l'emploi a entrepris – suite aux éventuelles interventions mentionnées à la question (1) ou de son propre chef – pour garantir les droit des salariés en matière de licenciements collectifs tels que prévus par le Code des obligations ?

3) Dans le cas où le service de l'emploi a estimé que la procédure de consultation avait été respectée, sur quelle base s'est-il appuyé pour prendre cette décision ?

4) Au vu du jugement définitif du tribunal, quelles démarches le service de l'emploi va-t-il entreprendre ? Va-t-il amender la société incriminée ?

5) Dans le cas où le service de l'emploi a estimé que la procédure de consultation a été respectée au moment du licenciement, compte tenu du désaveu infligé à cette position par la justice, quelles sont les démarches que le Conseil d'Etat ou/et le Service de l'emploi vont entreprendre pour garantir les droits des salariés dans le futur dans de telle situation ?

Commentaire(s)

Conclusions

Souhaite développer ☐ ☑ Ne souhaite pas développer ☐

Nom et prénom de l'auteur : Signature :

Buclin, Hadrien

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

canton de vaud

LIBERTÉ PATRIE

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_297

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

Grève des femmes*, grève féministe : quels droits pour les collaboratrices de l'État de Vaud ?

Texte déposé

Le 14 juin 2019, la grève des femmes* aura lieu dans toute la Suisse, et donc aussi dans le Canton de Vaud.

Les futurs grévistes revendiquent une application effective de la loi sur l'égalité, obtenue de haute lutte... lors de la précédente grève des femmes en 1991. L'égalité pour les femmes est en effet toujours loin d'être atteinte. Parce que les salaires des femmes pour un même travail sont encore inférieurs à ceux des hommes et que, même après la révision de la loi sur l'égalité des chances, aucune sanction sévère n'est imposée. Parce que les femmes sont encore exposées à la violence masculine et au harcèlement sexuel. Parce que les femmes sont encore responsables de la conciliation de la vie professionnelle et familiale. Parce que les femmes sont encore largement en charge des tâches ménagères et du travail de soin des proches. Parce que les femmes sont encore sous-représentées dans les cadres (supérieurs) et en politique et sont beaucoup plus touchées par la pauvreté. La grève des femmes est donc juste et importante et il est à prévoir qu'elle sera largement suivie.

Dans cette perspective, le Canton de Vaud a un rôle à jouer auprès de ses collaboratrices. De plus, le service public compte encore de nombreux secteurs, principalement dans le domaine de l'accueil des enfants ou des soins à la personne, majoritairement assurés par des femmes. Là aussi, comme dans l'ensemble de l'administrtion cantonale, toutes les revendications de la grève doivent être portées et entendues.

Dans ce contexte, nous posons au Conseil d'Etat les questions suivantes :

1. Quelles mesures le Conseil d'Etat compte-t-il prendre pour que le plus grand nombre possible d'employées du Canton de Vaud puissent participer à la journée de grève ?
2. Y aura-t-il des instructions aux services pour encourager les directions à permettre aux femmes* de participer à cette journée de grève ?
3. Quelle est la position du Conseil d'État quant au fait que l'absence des femmes qui participeront à la journée de grève devrait être comptée comme du temps de travail ?
4. Quelles mesures le Conseil d'État a-t-il prévu pour assurer le service public dans les secteurs à majorité féminine dont l'activité ne peut pas être ralentie (les services de soins, l'école, la garderie, etc.) ?

Commentaire(s)

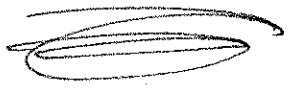
Conclusions

Souhaite développer X Ne souhaite pas développer ☐

Nom et prénom de l'auteur :

PORCHET Léonore

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

canton de vaud
LIBERTÉ ET PATRIE

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_298

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

Nouvelle catastrophe écologique dans le sud-est du Brésil : peut-on s'en VALE les mains ?

Texte déposé

En novembre 2015, la rupture d'un barrage minier dans le sud-est du Brésil avait provoqué une catastrophe qualifiée à l'époque par le ministre de l'environnement de *« pire catastrophe environnementale de l'histoire du Pays »*. L'ouvrage appartenait à Samarco, contrôlée par Vale et l'australien BHP Billiton. Une coulée de boue toxique s'était déversée sur 650 kilomètres, faisant dix-neuf morts et détruisant à peu près tout sur son passage, avant de se jeter dans l'océan Atlantique.

Trois ans plus tard, la même région subi une catastrophe d'une ampleur similaire après la rupture d'un nouveau barrage minier appartenant à la même société : Vale. Près de 13 millions de mètres cubes de résidus miniers se sont déversés dans le fleuve Paraopeba, provoquant la mort d'au moins 58 personnes, et la disparition de plus de 300 personnes. Dimanche matin, Vale alertait les habitants de la région du risque imminent de rupture d'un second barrage.

Dans ce nouveau désastre, la responsabilité de Vale est à nouveau engagée. La justice brésilienne a déjà retenu plus de 200 millions d'euros sur les comptes de l'entreprise de façon préventive, et le procureur général de sa région a demandé la retenue d'1 milliard d'euros supplémentaires.

Vale ayant son siège international à Saint-Prex, notre parlement avait accepté, il y a 3 ans une résolution demandant qu'aucun montage financier ne puisse permettre au géant minier de soustraire les amendes et dédommagements du fisc. En réponse à cette résolution, le Conseil d'Etat avait rappelé que *« Vale International n'était pas concernée par cette problématique puisque le dommage s'est produit au Brésil et que la société concernée n'est pas détenue par la société vaudoise … »* (16 décembre 2015). Le modèle d'affaire de la société permettrait donc une dilution des responsabilités qui empêcherait d'appliquer une telle mesure sur territoire vaudois.

La question de la déductibilité des sanctions financières prononcées à l'étranger fait l'objet de débats depuis plusieurs années au niveau fédéral. Le Parlement fédéral pourrait adopter une loi qui permettrait d'empêcher les entreprises de déduire les sanctions financières à caractère pénal.

Dans le même temps, toujours à Berne, le parlement débattra d'un contre-projet indirect à l'initiative populaire « pour des multinationales responsables » qui demande que les sociétés domiciliées en Suisse assument leurs responsabilités en matière de droits humains et de protection de l'environnement également dans leurs activités à l'étranger.

Toutes ces actions menées au niveau fédéral sont réjouissantes et rappellent combien la population suisse est attachée au devoir de diligence et de responsabilité sociale et environnementale des entreprises, que leur activité se déploie en Suisse ou ailleurs.

Or, comme l'a rappelé le Conseil d'Etat en 2015, la marge de manœuvre du canton pour activer un quelconque levier fiscal dans le dossier Vale est quasiment inexistante. Face à cette analyse juridique froide, et en pensant aux catastrophes qui touchent le Brésil nous ne pouvons toutefois rester inactifs.

Vale a bénéficié, pendant de nombreuses années, d'exonérations fiscales dans le canton de Vaud. Dans le même temps, notre canton a pu compter sur la création de plusieurs dizaines d'emplois assurés par la société. Alors, malgré les milliers de kilomètres qui nous séparent de la catastrophe, malgré les barrières juridiques, nous estimons avoir, un devoir moral et un devoir de transparence vis-à-vis des populations brésiliennes et suisses mais aussi vis-à-vis des autres entreprises vaudoises. Compte tenu du contexte, il nous paraît insupportable d'imaginer que cette société développe des montages financiers pour alléger ses responsabilités fiscales.

Ainsi, nous avons l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

1. Dans le respect du secret fiscal, le Conseil d'Etat peut-il nous confirmer que Vale ne bénéficie plus d'exonérations fiscales depuis fin 2015 ?
2. Lorsque le Conseil d'Etat octroie des exonérations fiscales, fait-il une analyse des agissements passés de l'entreprise en matière de responsabilité sociale et environnementale et prend-il en compte ceux-ci dans les critères d'attribution ?
3. Au-delà des barrières juridiques développées dans le cadre des réponses apportées à l'interpellation et à la résolution R. Mahaim en 2015, l'entreprise Vale a-t-elle pris un quelconque engagement auprès du Conseil d'Etat de ne pas déduire les sanctions financières dont elle pourrait faire l'objet ?
4. Quelle est la position du Conseil d'Etat sur les renforcements envisagés dans la loi fédérale sur le traitement fiscal des sanctions financières actuellement en discussion au parlement ?
5. Quelle est la position du Conseil d'Etat sur l'initiative intitulée « pour des multinationales responsables » ?
6. Les évolutions du droit fédéral actuellement en discussion au parlement sont-elles de nature à doter le Conseil d'Etat de compétences nouvelles en matière fiscale ?

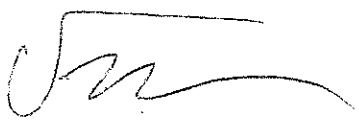
Commentaire(s)

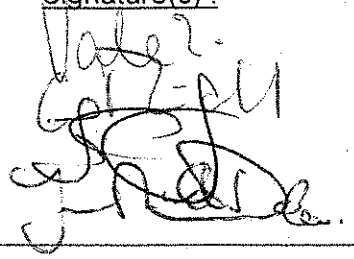
Conclusions

Souhaite développer [X] Ne souhaite pas développer [ ]

Nom et prénom de l'auteur : Signature :

VENIZELOS Vassilis (Verts)



Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :	Signature(s) :
INDUNI Valérie (SOC) RICHARD Claire (Verts libéraux) CHRISTEN Jérôme (Alliance du centre) DOLIVO Jean-Michel (EAG)	

Merci d'envoyer une copie à la boîte mail du Bulletin : bulletin.grandconseil@vd.ch

canton de Vaud

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_MOT_OFR

Déposé le : 29.01.19

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 a 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

Pour un accompagnement actuel et adapté du corps enseignant vaudois.

Texte déposé

Les directions d'établissements de formation sont régulièrement confrontées à des enseignants dysfonctionnant dans leurs pratiques professionnelles. Les raisons sont évidemment multiples, cependant les premières victimes sont principalement les élèves ou les étudiants.
Ainsi, il est souvent compliqué pour une direction de gérer des situations RH difficiles, en raison notamment de la dotation en personnel des ressources humaines insuffisantes dans le département, comme en témoigne la petite dizaine de collaborateurs en charge des quelque 9'000 enseignants de l'école obligatoire, par exemple. Si l'on voulait suivre les standards en vigueur dans les entreprises privées, il faudrait environ un responsable RH pour 100 collaborateurs.
Aussi, des outils assurant le suivi et le développement des compétences professionnelles du corps enseignant devraient être créés afin de permettre un regard le plus objectif possible. Des mesures d'accompagnement et de suivi, autres que les offres de formation continue offertes par la HEP, devraient également être pensées afin de permettre à tous les collaborateurs d'évoluer dans un climat serein et un cadre clair.

L'enseignant n'a que peu de possibilité d'évolution professionnelle, puisque les progressions ou promotions sont quasiment absentes dans ce secteur d'activité. Dès lors, il n'est pas possible à l'inverse du secteur privé, de récompenser les bons éléments, comme il est tout aussi difficile de sanctionner ou d'accompagner les personnes manquant à leurs obligations professionnelles.
Pourquoi l'enseignant est-il réfractaire au mot « évaluation », alors que lui-même la pratique régulièrement sur ses élèves ? Que doit-on faire d'un enseignant qui refuse toute mesure d'amélioration, malgré un accompagnement bienveillant, si ce n'est le déplacer dans un autre établissement où la direction n'a d'autre choix que de l'accueillir ? Comment revaloriser un métier décrié, mais ô combien fondamental pour le développement de la société de demain ?
Rappelons encore qu'une étude mandatée par le Syndicat de Enseignants Romands (SER) de 2017, montrait que plus de 40% des enseignants se sentaient proches d'une situation de burn-out. Ceci démontre bel et bien qu'il y a un besoin de soutien dans la profession.

De nombreux établissements sont obligés de développer à l'interne des stratégies d'accompagnement pour pallier un cadre légal flou et des ressources faibles. Même si certaines de ces actions portent leurs fruits, une cohérence commune et une politique cantonale permettraient aux directions d'établissements de cibler plus finement là où il leur est nécessaire de mettre de l'énergie pour relever les défis que la réalité de leur propre terrain impose.
Il est encore à relever que la Commission de Gestion du Grand Conseil, dans son rapport sur l'année 2017, priait le DFJC de renseigner le Parlement sur la mise en place d'une évaluation, tant pour les directions d'établissement que pour les enseignants. Dans sa réponse, le département reconnaît lui-même que « ... les dispositions figurant actuellement dans l'ancienne loi scolaire (LS) de 1984 en lien avec les corps enseignant sont obsolètes... ».
Le but de cette motion est donc d'offrir un véritable outil de gestion du personnel à des collaborateurs dont le métier a passablement évolué ces dernières années. En effet, l'enseignant ne doit plus simplement transmettre un savoir, mais il doit notamment évaluer de manière critériée, différencier son enseignement, ou collaborer activement avec tous les intervenants gravitant autour de l'école, par exemple. Enfin, il s'agit aussi d'empêcher de ternir l'image d'une profession qui souffre de ses éléments dysfonctionnant.
Les signataires de la présente motion demandent donc que le Conseil d'Etat propose des modifications législatives et réglementaires, ou prenne des mesures permettant d'améliorer ou d'adapter notamment les points suivants :

- Les conditions d'engagement des enseignants de l'Etat de Vaud, ainsi que leur cahier des charges, en collaboration avec les diverses associations représentant le corps enseignant.
- Les moyens dévolus au département en matière de ressources humaines nécessaires à un accompagnement adapté aux besoins actuels des établissements scolaires.
- Les rôles et les prérogatives des membres des conseils de directions d'établissements en matière d'engagement, de suivi et de licenciement des enseignants.
- Les outils de suivi et de développement des compétences professionnelles du corps enseignant et des conseils de directions.
- Des outils de détection précoce des situations RH pouvant devenir problématiques.
- Toutes autres mesures permettant d'améliorer les conditions d'accompagnement des enseignants en difficulté.

Commentaire(s)

Conclusions

Développement oral obligatoire (selon art. 120a LGC)

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

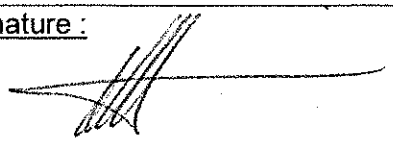
(b) renvoi à une commission sans 20 signatures ☐

(c) prise en considération immédiate et renvoi au CE ☐

(d) prise en considération immédiate et renvoi à une commission parlementaire ☐

Nom et prénom de l'auteur :
Croci Torti Nicolas

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

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
Cretegny 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
Evéquoz 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
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 Aliette
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

canton de vaud
LIBERTÉ ET PATRIE

Grand Conseil
Secrétariat général
Pl. du Château 6
1014 Lausanne

Résolution

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 19_RES_022

Déposé le : 29.01.19

Scanné le : _____

Art. 136 LGC La résolution, qui s'exprime sous la forme d'une déclaration ou d'un vœu, porte sur un sujet d'actualité ou sur un objet traité par le GC. Elle peut être déposée par un député, une commission ou un groupe politique. Elle n'a pas d'effet contraignant pour son destinataire.
Pour que la résolution soit traitée, il est nécessaire qu'elle soit soutenue par au moins vingt députés. Elle est portée à l'ordre du jour d'une séance plénière et mise en discussion ; elle peut être amendée avant d'être soumise au vote. Jusqu'au vote de la résolution par le GC, l'auteur de celle-ci peut la retirer. Si la résolution est adoptée et qu'elle consiste en un vœu, le CE informe le GC de la suite qui lui a été donnée.
Délai de réponse dès le renvoi au CE : trois mois.

Titre de la résolution

Ligne TGV Lausanne-Vallorbe-Dijon-Paris : *bis repetita* ?

Texte déposé

Par voie de presse, les soussigné.e.s ont appris que la société Lyria aurait décidé de supprimer une des quatre liaisons allers-retours Lausanne-Paris via Vallorbe-Dijon, en la remplaçant par une liaison via Genève et ce, dès décembre 2020.

Lyria n'en est malheureusement pas à sa première tentative. En 2011 déjà, la société précitée avait annoncé que la majorité des liaisons Lausanne-Paris passerait désormais par Genève. Cette décision a finalement été abandonnée, au vu des fortes réactions des autorités politiques des deux côtés de la frontière (cf. 11_INT_488).

Cette nouvelle décision est incompréhensible, non seulement, au vu de la saturation actuelle de la ligne Lausanne-Genève due notamment au chantier Léman 2030 mais surtout elle fait fi du financement des travaux par la Confédération pour optimiser le trançon Dôle-Dijon.

Au vu de ce qui précède, les soussigné.e.s déposent la résolution suivante :

« Le Grand Conseil vaudois fait savoir à la société Lyria qu'il s'oppose à toute suppression de liaisons TGV Lausanne-Paris *via* Vallorbe-Dijon et soutient les démarches du Conseil d'Etat vaudois dans ce sens ».

Commentaire(s)

2

Nom et prénom de l'auteur : Rochat Fernandez Nicolas Signature :

Pedermann Olivier

SIMONIN Patrick

Cavard J.-D

Stéphane Balet

P. Roulet

Pierre Dessemontet

Hugues Gander

AB Betschart

Vassilis VENIZELOS

Sabine Glauser

Cuérel Julien

Durussel José

Pahud Yvan

DUBOIS Carole

SCHELKER Carole

Merci d'envoyer une copie à la boîte mail du Bulletin : 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
Cretegny 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
Evéquoz 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
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 Aliette
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

canton de vaud

LIBERTÉ ET PATRIE

Grand Conseil
Secrétariat général
Pl. du Château 6
1014 Lausanne

Résolution

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 19_RES_021

Déposé le : 29.01.19

Scanné le : _____

Art. 136 LGC La résolution, qui s'exprime sous la forme d'une déclaration ou d'un vœu, porte sur un sujet d'actualité ou sur un objet traité par le GC. Elle peut être déposée par un député, une commission ou un groupe politique. Elle n'a pas d'effet contraignant pour son destinataire.
Pour que la résolution soit traitée, il est nécessaire qu'elle soit soutenue par au moins vingt députés. Elle est portée à l'ordre du jour d'une séance plénière et mise en discussion ; elle peut être amendée avant d'être soumise au vote. Jusqu'au vote de la résolution par le GC, l'auteur de celle-ci peut la retirer. Si la résolution est adoptée et qu'elle consiste en un vœu, le CE informe le GC de la suite qui lui a été donnée.
Délai de réponse dès le renvoi au CE : trois mois.

Titre de la résolution

L'Etat de Vaud est moralement tenu de s'engager pour les victimes de Vale au Brésil

Texte déposé

Quatre ans après une catastrophe similaire, la rupture d'un barrage minier de l'entreprise Vale a fait 58 morts et 305 disparus au Brésil, selon un bilan provisoire. Dans la mesure où le canton de Vaud profite depuis plusieurs années de la domiciliation de cette entreprise à Saint-Prex, l'Etat de Vaud a le devoir moral de venir en aide aux victimes de la catastrophe de Brumadinho dans l'Etat du Minas Gerais.

Le Grand Conseil souhaite que le Conseil d'Etat débloque un fonds d'aide aux victimes et à leur famille à travers un crédit supplémentaire non-compensé.

Commentaire(s)

Nom et prénom de l'auteur :

Dolivo Jean-Michel

Signature :

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

Signature(s) :

canton de vaud
LIBERTÉ ET PATRIE

Grand Conseil
Secrétariat général
Pl. du Château 6
1014 Lausanne

Résolution

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 19_RES_023

Déposé le : 29.01.19

Scanné le : _____

Art. 136 LGC La résolution, qui s'exprime sous la forme d'une déclaration ou d'un vœu, porte sur un sujet d'actualité ou sur un objet traité par le GC. Elle peut être déposée par un député, une commission ou un groupe politique. Elle n'a pas d'effet contraignant pour son destinataire.
Pour que la résolution soit traitée, il est nécessaire qu'elle soit soutenue par au moins vingt députés. Elle est portée à l'ordre du jour d'une séance plénière et mise en discussion ; elle peut être amendée avant d'être soumise au vote. Jusqu'au vote de la résolution par le GC, l'auteur de celle-ci peut la retirer. Si la résolution est adoptée et qu'elle consiste en un vœu, le CE informe le GC de la suite qui lui a été donnée.
Délai de réponse dès le renvoi au CE : trois mois.

Titre de la résolution

Un calendrier cohérent pour une nouvelle péréquation intercommunale.

Texte déposé

Nous sommes toutes et tous d'accord de dire que le système actuel de la péréquation vaudoise est obsolète.

Partant de cette unanimité, le Conseil d'Etat devrait élaborer un calendrier, en tenant compte des impératifs législatifs à venir.

Pour l'auteur de cette résolution, il semble plus cohérent que le choix de la date d'entrée en fonction des nouvelles autorités communales en juillet 2021 représente une échéance crédible.

Quoi de plus favorable pour les organes exécutifs et législatifs des Communes Vaudoises que de débuter leur législature, avec un nouveau système péréquatif, qui aura été élaboré par les utilisateurs d'aujourd'hui.

C'est avec l'expérience des élus actuels que nous réussirons à mettre en place une péréquation « Canton-Communes » simple et compréhensible, par tous les acteurs politiques et en particulier par les représentants communaux.

La présente résolution demande au Conseil d'Etat de mettre en place un calendrier sur les deux années à venir, soit 2019-2020, afin de terminer les travaux de la nouvelle péréquation au mois d'avril/mai 2021.

Commentaire(s)

Nom et prénom de l'auteur : Signature :

Pierre-André Romanens

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

3

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

Cretegny 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

Evéquoz 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
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 Aliette
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 :

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

Source : DIS

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

1.2.2 En Suisse

1.2.2.1 Au niveau fédéral

Réglementation actuelle

Législation sur la régale 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 régale 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 régale 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 routiè*re

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. 1bis, 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. 1ter, 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[340].
>
> 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[341] 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[342]. 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[343]. Pour les indépendants[344], l'ordonnance prévoit notamment aussi une durée maximale de la conduite, mais pas de durée maximale du travail hebdomadaire[345]. Elle définit par ailleurs les obligations des employeurs, et notamment une obligation de signaler le travail supplémentaire dans un rapport trimestriel[346]. Sont utilisés pour le contrôle du respect de la durée du travail, de la conduite et du repos : les enregistrements du tachygraphe[347] ainsi que les inscriptions dans le livret de travail[348], dans les rapports journaliers de l'entreprise[349] ou dans les cartes de contrôle[350]. 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[351], lequel doit être contrôlé, réparé et recontrôlé par un atelier bénéficiant de l'autorisation correspondante[352]. Les véhicules doivent également être contrôlés annuellement[353]. L'affectation d'un véhicule au transport professionnel de personnes doit par ailleurs être inscrite dans le permis de circulation[354].

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

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[357], l'Association des services automobiles (asa) et la Communauté de travail des chefs des polices de la circulation de la Suisse et de la Principauté du Liechtenstein (CCCS).

---

[340] L'autorisation est accordée lorsque les conditions suivantes sont remplies : conduite régulière d'un véhicule de catégorie B sans retrait de permis (art. 8, al. 4 à 6, OAC) ; exigences médicales (art. 7, al. 1, et annexe 1 OAC, 2e groupe) ; examen médical réussi (art. 11*b*, 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 50e année, puis tous les trois ans (art. 27, al. 1, let. a, ch. 2, OAC).

[341] Art. 71 LTR.
[342] Art. 2, al. 2, let. c, OTR 2.
[343] Les éléments clés pour les salariés sont les suivants : durée maximale de la semaine de travail (art. 5 OTR 2) : 53 heures dans les entreprises de taxis, sinon 48 heures ; travail supplémentaire (art. 6, al. 1, OTR 2) : 4 heures par semaine en temps normal ; 2 autres heures supplémentaires par semaine en cas d'intense activité de caractère extraordinaire ; 208 heures supplémentaires max. par année civile. Le travail supplémentaire peut être compensé par une rémunération additionnelle ou par un congé (art. 6, al. 3, OTR 2) ; durée journalière et hebdomadaire maximale de la conduite (art. 7 OTR 2) : 9, resp. 45 heures ; pauses : pauses de conduite et de travail (art. 8 OTR 2) ; repos quotidien (art. 9 OTR 2) : 11 heures en temps normal, qu'il est possible de ramener à 9 heures trois fois par semaine ; repos hebdomadaire (art. 11 OTR 2) : au moins 24 heures consécutives que doit précéder ou suivre la période de repos quotidien. En règle générale, le jour de repos doit coïncider avec un dimanche ou un jour férié ; demi-journée de congé hebdomadaire (art. 12 OTR 2) : lorsque la durée du travail est répartie sur plus de 5 matins et après-midis de la semaine ; compensation interdite (art. 13 OTR 2) : pour le repos quotidien, le repos hebdomadaire et la demi-journée de congé hebdomadaire.
[344] Cf. définition de l'indépendant à l'art. 2, al. 2, let. b, OTR 2.
[345] Les éléments clés pour les indépendants sont les suivants : durée journalière et hebdomadaire maximale de la conduite (art. 7 OTR 2) : 9, resp. 45 heures ; pauses (art. 8, al. 1, OTR 2) : pauses de conduite seulement ; repos quotidien (art. 9 OTR 2) : 11 heures en temps normal, qu'il est possible de ramener à 9 heures trois fois par semaine ; la durée maximale de la semaine de travail (art. 5, al. 1, OTR 2) ne s'applique qu'aux salariés ; repos hebdomadaire (art. 11, al. 4, OTR 2) : en l'espace de deux semaines, 2 jours de repos, chacun de 24 heures consécutives au moins. Entre 2 jours de repos, activité professionnelle de 12 au maximum.
[346] Les obligations clés des employeurs sont les suivantes : lorsqu'un salarié accomplit plus de 4 heures supplémentaires en 1 semaine, son employeur est tenu d'en informer l'autorité d'exécution dans un rapport trimestriel (art. 6, al. 2, OTR 2) ; compensation du travail supplémentaire : cf. art. 6, al. 3, OTR 2) ; octroi de jours de repos de compensation pour le travail dominical, cf. art. 11, al. 2, OTR 2 ; octroi d'une demi-journée de congé hebdomadaire : cf. art. 12 OTR 2 ; interdiction de compensation (art. 13 OTR 2) pour le repos quotidien, hebdomadaire et la demi-journée de congé hebdomadaire ; mise à disposition de livrets de travail, disponibles auprès de l'autorité d'exécution (art. 17, al. 5, OTR 2) ; mise à disposition des clés et disques nécessaires à l'utilisation du tachygraphe (art. 22, al. 3, OTR 2) ; établissement d'une liste des conducteurs (art. 22, al. 4, OTR 2) ; surveillance constante du respect des prescriptions relatives à la durée du travail et à la durée du repos ; gestion du registre de la durée du travail de la conduite et du repos (art. 21 OTR 2) ; surveillance de l'utilisation des moyens de contrôle par les salariés (art. 22, al. 2, OTR 2) ; prise en compte des prescriptions en matière de durée du travail et de durée du repos dans la répartition du travail (art. 22, al. 1, OTR 2) ; renseignements aux autorités d'exécution ; autorisation des enquêtes ; conservation, présentation et remise des moyens de contrôle aux autorités d'exécution (art. 23 OTR 2).
[347] Ch. 2.4 et art. 15 et 16*a* OTR 2.
[348] Art. 17 et 18 OTR 2.
[349] Art. 19, al. 1, OTR 2.
[350] Art. 25, al. 4, OTR 2.

[351] Art. 100, al. 1, let. b et c, et al. 2, 3 et 4, OETV.
[352] Art. 101 OETV.
[353] Art. 33, al. 2, let. a, ch. 1, OETV.
[354] Art. 80, al. 2, de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière (OAC ; RS 741.51).
[355] Il s'agit notamment des prescriptions suivantes : art. 13, al. 4, LCR : « Le Conseil fédéral prescrira le contrôle périodique des véhicules » ; art. 14*a*, al. 2, let. a, LCR : attestation de l'aptitude à la conduite par un certificat médical ; art. 25, al. 2, let. i, LCR : « Le Conseil fédéral édicte des dispositions sur les appareils servant à enregistrer la durée des courses, la vitesse ou d'autres faits analogues ; il prévoira notamment l'installation de tels dispositifs pour permettre de contrôler la durée du travail des chauffeurs professionnels » ; art. 56 LCR : durée du travail et du repos des conducteurs professionnels : « Le Conseil fédéral règle la durée de travail et de présence des conducteurs professionnels et veille au contrôle efficace du respect des prescriptions ».
[356] Art 56 LCR.
[357] Groupement intercantonal pour l'exécution de l'ordonnance suisse sur la durée du travail et du repos des conductrices et conducteurs professionnels de véhicules automobiles (OTR 1 et OTR 2).

Législation sur la concurrence déloyale

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 d0une 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 (autorisations 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 (LICom, 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 l 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 tourismes 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 règlementations communales ou intercantonales 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 expresses 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 gérera 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 projette, 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 ...

décrète

Article premier

[1] 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

[1] La loi soumet également à autorisation les activités suivantes :

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

Projet

TITRE I DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Art. 4 Activités soumises à autorisation

[1] La loi soumet également à autorisation les activités suivantes :

a. sans changement ;
b. sans changement ;
c. sans changement ;
d. sans changement ;
e. sans changement ;
f. sans changement ;
g. sans changement ;
h. sans changement ;
i. sans changement ;
j. sans changement ;
k. sans changement ;
l. sans changement ;
m. transport de personnes à titre professionnel au sens du droit fédéral.

Texte actuel		Projet	
TITRE III	ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES SOUMISES À AUTORISATION	TITRE III	ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES SOUMISES À AUTORISATION
Chapitre I	**Procédure d'autorisation**	**Chapitre I**	**Procédure d'autorisation**
		Art. 12a	**Compétences en matière de transport de personnes à titre professionnel**
		[1] 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.	
		[2] 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**	**Chapitre II**	**Activités relevant de la compétence du canton**
		SECTION VIII	*TRANSPORT DE PERSONNES À TITRE PROFESSIONNEL*
		Art. 62a	**Compétence**
		[1] 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
	[1] 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
	[1] 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
	[1] 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.
	[2] 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.

Texte actuel	Projet
	Art. 62e Autorisations
	[1] 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.
	[2] 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.
	[3] Les autorisations accordées sont valables sur l'entier du territoire cantonal sous réserve des règles communales prévues conformément à l'article 74a.
	[4] 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.
	[5] Le règlement d'exécution fixe les modalités.
	Art. 62f Durée de validité des autorisations
	[1] Le règlement d'exécution fixe la durée de validité des autorisations.
	Art. 62g Registre des autorisations
	[1] 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.
	[2] 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	Projet
	données correspondantes. [3] 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. [4] Sur requête motivée, le département peut accorder un accès au registre à d'autres autorités. [5] Le registre n'est pas public. [6] Le règlement d'exécution fixe les modalités.
Chapitre IV Autorisation délivrée par la commune	**Chapitre IV Autorisation délivrée par la commune**
	SECTION III TRANSPORT DE PERSONNES À TITRE PROFESSIONNEL
	Art. 74a Principe
	[1] Les communes définissent pour leur territoire les modalités de l'utilisation accrue du domaine public par les taxis. [2] 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. [3] 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. [4]Elles peuvent limiter le nombre total d'autorisations délivrées pour leur territoire au regard des exigences d'une bonne gestion du domaine public. [5] Le règlement communal détermine notamment le montant de la taxe qui

Texte actuel

Projet

peut être prélevée.

[6] 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**

[1] 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.

[2] 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.

[3] Les communes adaptent leur réglementation dans un délai d'un an dès l'entrée en vigueur de la présente loi.

[4] 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**

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

Texte actuel	Projet
	Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 17 janvier 2018.
	La présidente : Le chancelier :
	N. Gorrite *V. Grandjean*

Texte actuel

Chapitre I Autorités administratives

Art. 8 Autorités communales

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

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

Projet

PROJET DE LOI
modifiant la loi du 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...

décrète

Article premier

[1] La loi du 25 novembre 1974 sur la circulation routière est modifiée comme suit :

Chapitre I Autorités administratives

Art. 8 Autorités communales

[1] 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.

[2] 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**

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

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 17 janvier 2018.

La présidente : Le chancelier :

N. Gorrite *V. Grandjean*

GRAND CONSEIL

NOVEMBRE 2018

RC-48
(maj.)

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 lié-e-s 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[1] 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[2] (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 gérera 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 qui concerne les modalités d'usage du domaine public ; une limitation du nombre d'autorisations locales délivrées reste possible.

---

[1] Poids total maximal : 3,5 tonnes ; places maximales : chauffeur + 8 places assises en plus du chauffeur

[2] 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 affilié. 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[3].

[3] 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[4], 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.

[1] 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[3].

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 réglementer 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[5] :

[1] 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.

[2] 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[3].

[4] « 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

[5] 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

[1] 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[3].

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.

[1] 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[3].

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.

[1] 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[3].

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 apparait 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 (suisses) 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 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 intiment 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).

[1] 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.

[2] 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.

[1] 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 corresponde 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.

[1bis] 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.

[2] 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.

[3] *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[4] 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 français, 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.

[4] *(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.

[5] *(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 :

~~5~~6 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 -[6]

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

1 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 corresponde à son lieu de stationnement (art. 11 LCR).

1bis 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.

2 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.

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

4 Le département reconnait 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.

5 Les véhicules de transport avec chauffeur (VTC) arborent un identifiant.

~~5~~6 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.).

---

[6] 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.

[1] 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.

[1] 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.

[2] 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.

[3] 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.

[4] Sur requête motivée, le département peut accorder un accès au registre à d'autres autorités.

[5] Le registre n'est pas public.

[6] 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[7].

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 :

[1] 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.

[7] 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 : *[2] 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.*

[2] 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.

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

[4] Sur demande, les documents seront présentés ou envoyés à l'autorité compétente.

[5] 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.

[1] 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.

[2] 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 publiques lausannois ou encore le taxibus des communes de Dully et Bursinel qui offre un service complémentaire à Car Postal.

3. 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.

4. 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.

5 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 :

6 Outre l'usage accru du domaine public, les taxis autorisés peuvent prétendre à l'utilisation de l'enseigne "taxi". ~~Ils~~ 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 :

7(1nouveau) Les communes ou associations de communes peuvent édicter des conditions pour les VTC travaillant sur leur territoire.

L'alinéa 7 (1nouveau) 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.

[7](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 :

[1] Les communes ou associations de communes définissent pour leur territoire les modalités d'utilisation accrue du domaine public par les taxis.

[2] 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.

[3] 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.

[4] Elles peuvent limiter le nombre total d'autorisations délivrées pour leur territoire au regard des exigences d'une bonne gestion du domaine public

[5] Le règlement communal ou intercommunal détermine notamment le montant de la taxe qui peut être prélevée.

[6] 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

[1] 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.

[2] 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.

[3] Les communes adaptent leur réglementation dans un délai d'un an dès l'entrée en vigueur de la présente loi.

[4] 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

[1] 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.

[2] 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.

[3] 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. 1bis, 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. 1ter, 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[340].

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

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

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

[341] Art. 71 LTR.

[342] Art. 2, al. 2, let. c, OTR 2.

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

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

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

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

[347] Ch. 2.4 et art. 15 et 16*a* OTR 2.

[348] Art. 17 et 18 OTR 2.

[349] Art. 19, al. 1, OTR 2.

[350] 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[351], lequel doit être contrôlé, réparé et recontrôlé par un atelier bénéficiant de l'autorisation correspondante[352]. Les véhicules doivent également être contrôlés annuellement[353]. L'affectation d'un véhicule au transport professionnel de personnes doit par ailleurs être inscrite dans le permis de circulation[354].

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

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[357], 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).

---

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

352 Art. 101 OETV.

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

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

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

356 Art 56 LCR.

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

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[358]. Le mécanisme « naturel » de la concurrence ne doit pas être entravé[359]. Est déloyal et illicite tout comportement ou pratique commercial 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.

[358] Art. 1 LCD.

[359] 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 régit par le droit fédéral).

Buts principaux de la mesure:

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

Nouveau régime de sanctions

En cas de non-respect des nouvelles dispositions légales

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

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

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

Ce qui va changer de manière pratique (2)

Il subsiste clairement deux catégories de véhicules :

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

Diffuseurs de courses et conditions d'attribution des courses

- Le diffuseur de courses est un intermédiaire entre un chauffeur et un client, via le téléphone, une application mobile ou autre.
- A ce titre, Uber est un diffuseur de courses. 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)

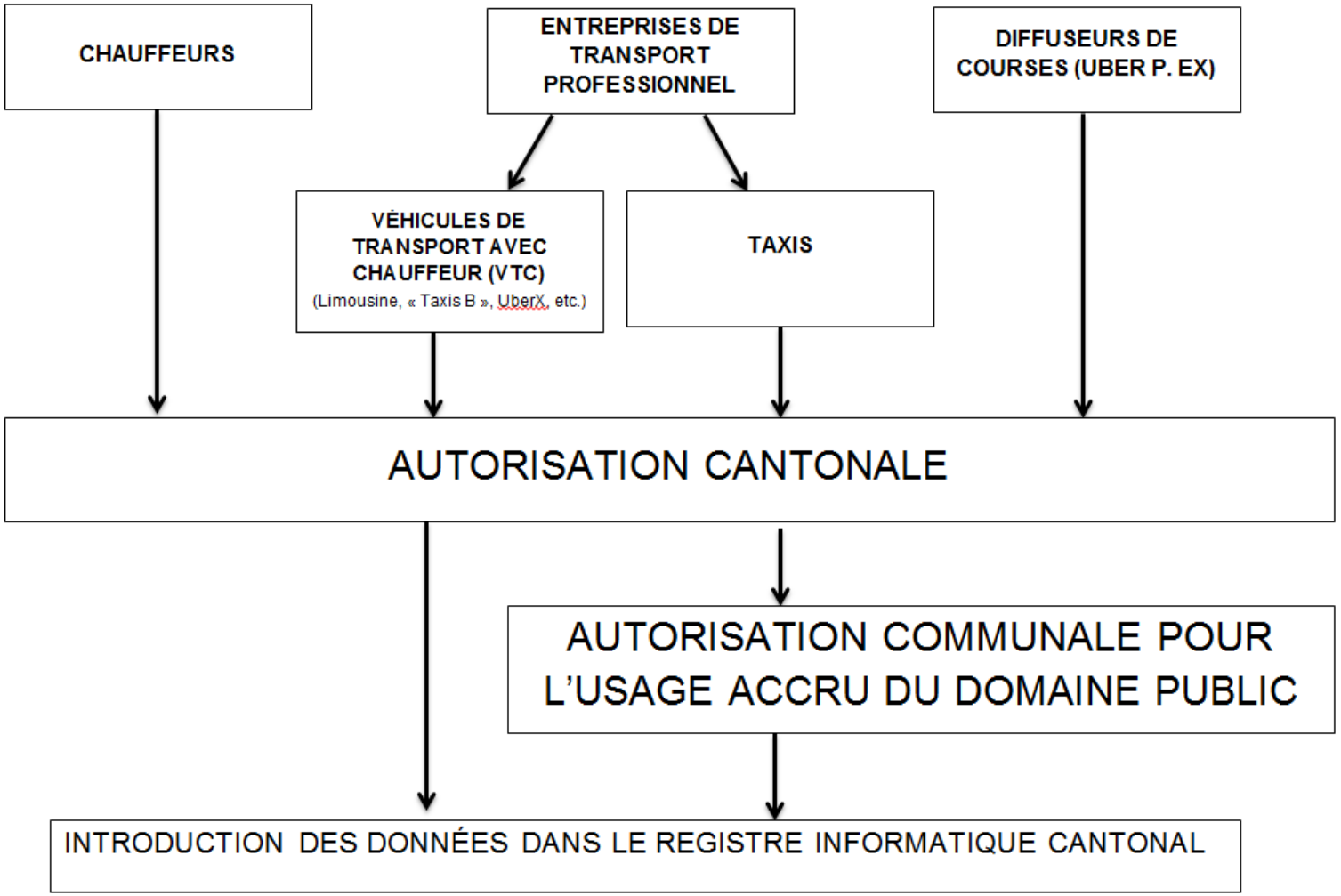
- **Le canton, par le biais de la Police cantonale du commerce, délivrera les autorisations.**

- **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)



canton de vaud

LIBERTÉ ET PATRIE

Merci pour votre attention!

UNIA

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 employent 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.

Nouvaux 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 extrêment précaires, doit recruter en dehors de la Suisse et contourne avec des ‘sociétés partenaires’ les disposition 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 rééxaminé 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

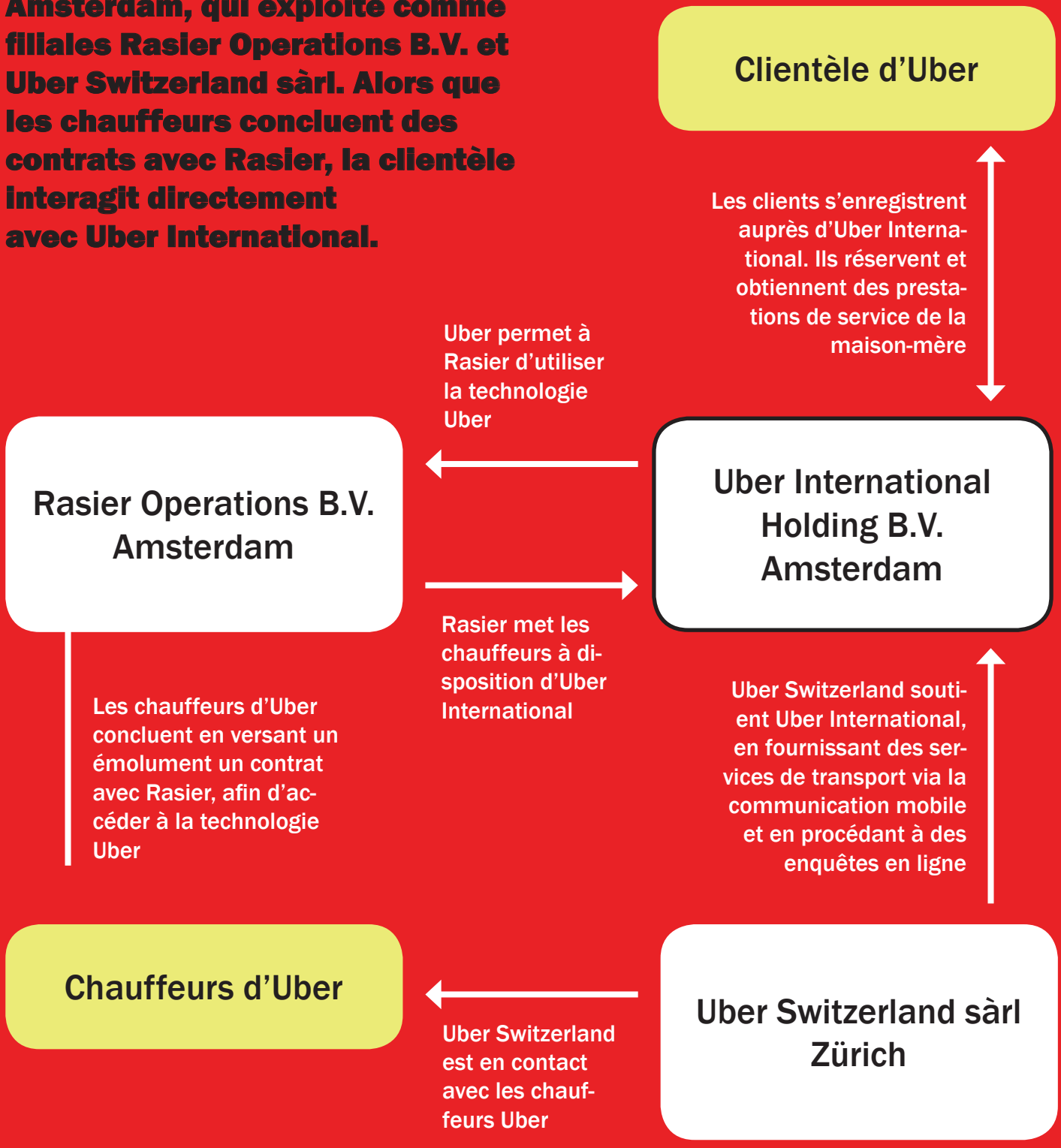
Eléments nécessaires pour faire de l'ordre dans le désordre

- 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.



UNIA

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**

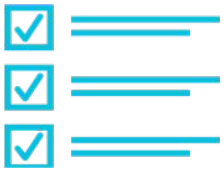
UBER en quelques mots

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

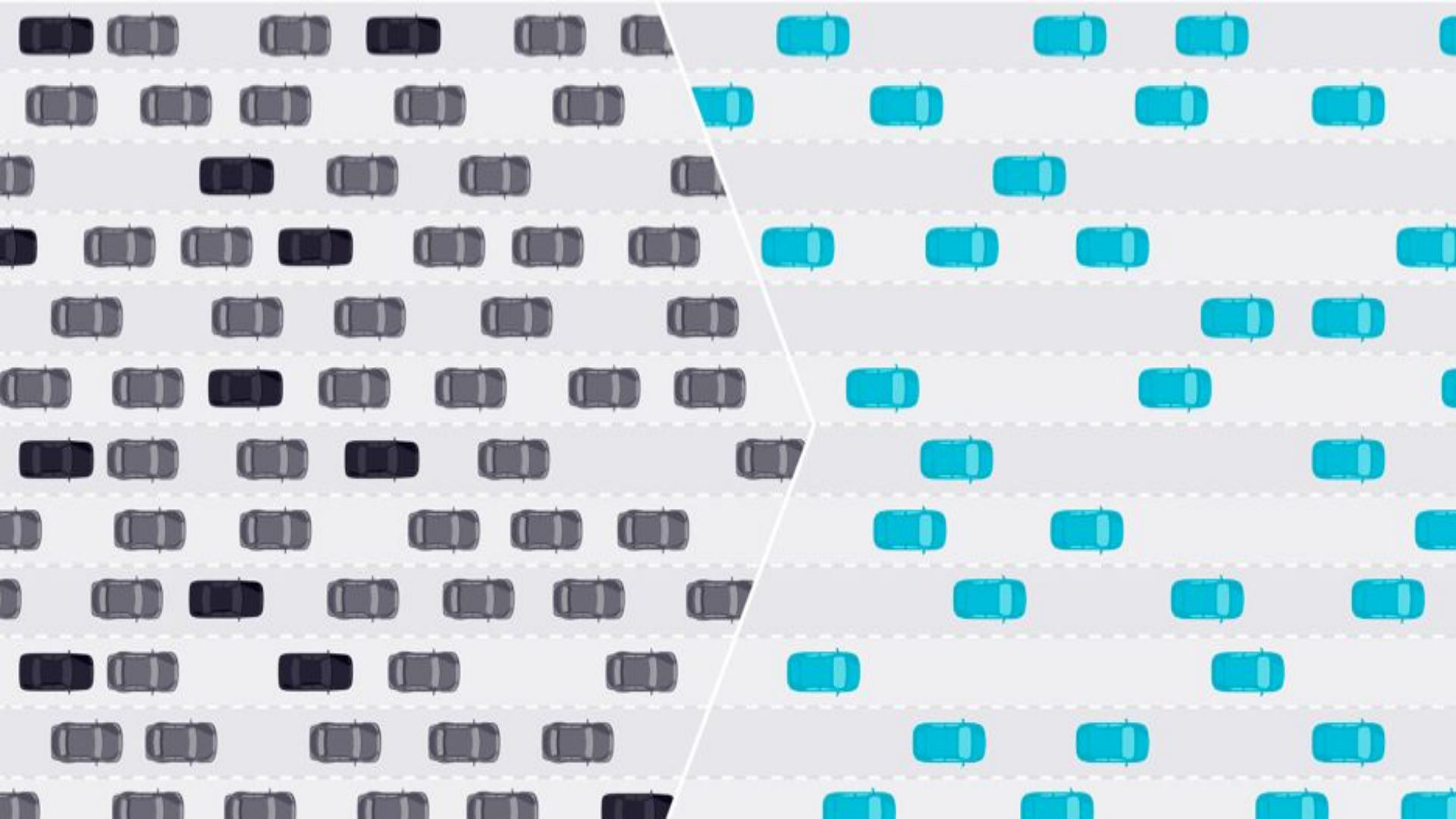
- Exiger des seuls chauffeurs professionnels qu’ils fournissent la preuve de paiement à l’AVS ne semble pas nécessaire, cette obligation n’est faite à aucun autre métier dans le canton

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 avions 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 numérologiques 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'usager 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 règlementations

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

Loin 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 commune, 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 commende 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 immatriculé 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 parquée). 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 léger s 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 d 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.

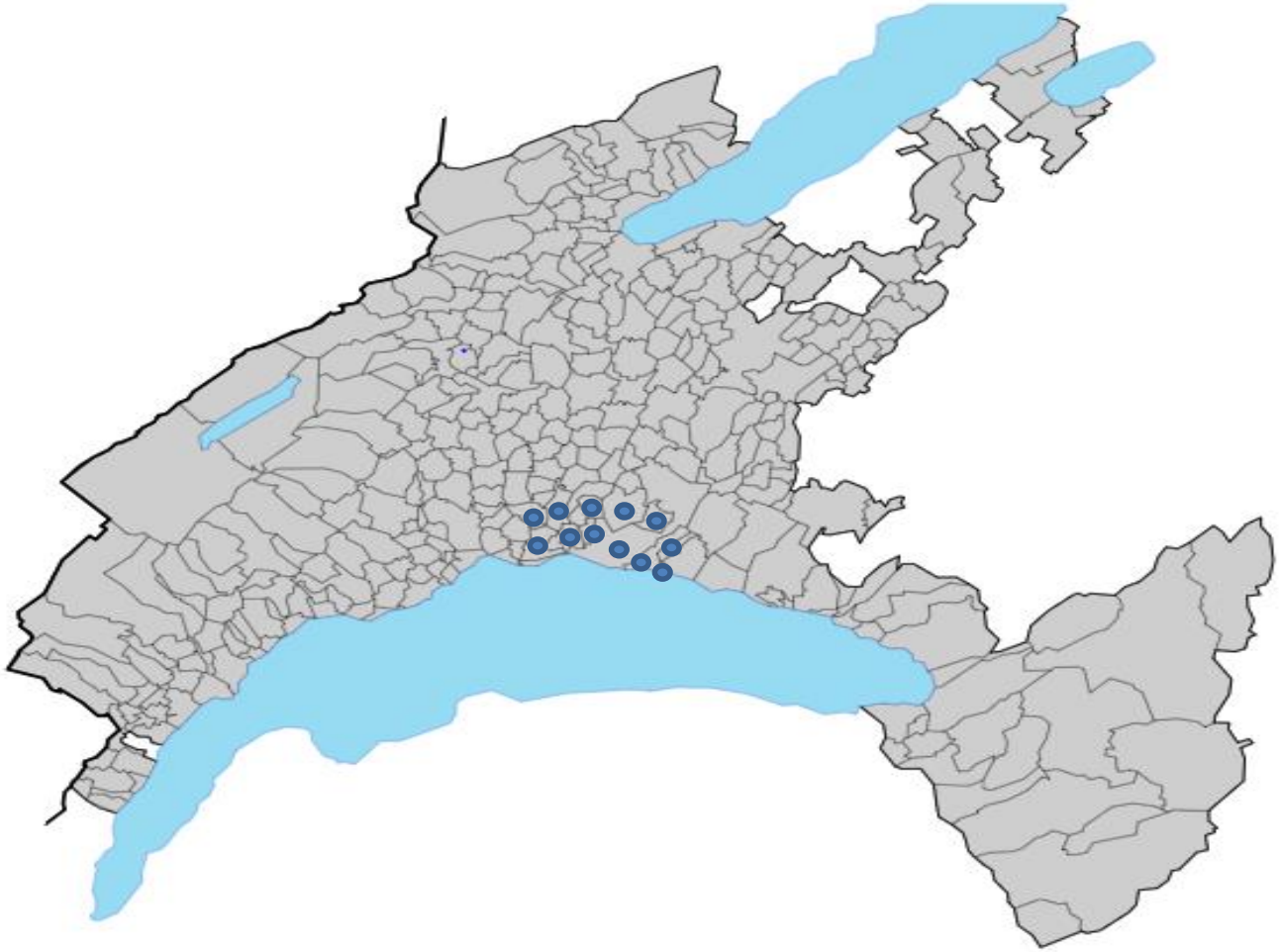
Pour le Comité de consultation,

Mme Thushana Panugopan	M. Abdelkrim Benayad	M. Abdelhamid Akrimi
Groupement des Entreprises	Groupement des Indépendants	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.



*StatVD_2017

Organisation du marché de l'intercommunale des taxis de la région lausannoise

Règlement intercommunal sur les taxis
Commission administrative et Brigade des taxis

Taxis A

- 250 véhicules
- 5 entreprises
- 156 exploitants indépendants
- Env. 400 chauffeurs

Distribution des courses par Central concessionné actif 7/7 4/24
25 employés dont 21 téléphonistes

Taxis B

- Env. 80 véhicules
- Exploitants indépendants

Distribution des courses
Central Taxiphone et distribution individuelle

Limousines C

- Environ 25 véhicules de grande remise
- Exploitants indépendants

Distribution des courses
Individuelle et sans Central

Marché parallèle et illégal

Entre 300 et 500 chauffeurs

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

LIBERTÉ ET PATRIE

AIDE ET SOINS À DOMICILE

sesaf

Au service de votre santé visuelle

Evam ETABLISSEMENT VAUDOIS D'ACCUEIL DES MIGRANTS

tl Transports publics de la région lausannoise

SBB CFF FFS

leb

Pour vous – chez vous
AIDE ET SOINS A DOMICILE

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 applicationreste 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'usager 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 lumineux 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 hélage.**

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 letre 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
021 651 99 30

canton de vaud
LIBERTÉ PATRIE
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

canton de vaud
LIBERTÉ PATRIE

GRAND CONSEIL

JUIN 2018 **RC-48**
(min.)

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 EMPL 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 EMPL 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 une 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 utile 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

[1] 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

[1] La loi soumet également à autorisation les activités suivantes :

a. sans changement ;

b. sans changement ;

c. sans changement ;

d. sans changement ;

e. sans changement ;

f. sans changement ;

g. sans changement ;

h. sans changement ;

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

[1] 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

[1] La loi soumet également à autorisation les activités suivantes :

a. sans changement ;

b. sans changement ;

c. sans changement ;

d. sans changement ;

e. sans changement ;

f. sans changement ;

g. sans changement ;

h. sans changement ;

i. sans changement ;

j. sans changement ;

k. sans changement ;

l. sans changement ;

m. transport de personnes à titre professionnel 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

[1] 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.

[2] 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

[1] 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

[1] 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.

[2] 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

[1] 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

[1] 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

[1] 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

[1] 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.

[2] 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

[1] 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

[1] 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

[1] 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

[1] 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.

[2] 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

[1] 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.

[2] 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.

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

[4] 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.

[5] Le règlement d'exécution fixe les modalités.

Art. 62f Durée de validité des autorisations

[1] Le règlement d'exécution fixe la durée de validité des autorisations.

Art. 62g Registre des autorisations

[1] 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 corresponde à son lieu de stationnement (art. 11 LCR).*

[1bis] 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.

[2] 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.

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

[4] 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.

[5] *Les véhicules de transport avec chauffeur (VTC) arborent un identifiant.*

[6] Le règlement d'exécution fixe les modalités.

Art. 62f Durée de validité des autorisations

[1] Le règlement d'exécution fixe la durée de validité des autorisations.

Art. 62g Registre des autorisations

[1] 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.

[2] 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.

[3] 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.

[4] Sur requête motivée, le département peut accorder un accès au registre à d'autres autorités.

[5] Le registre n'est pas public.

[6] 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.

[2] 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.

[3] 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.

[4] Sur requête motivée, le département peut accorder un accès au registre à d'autres autorités.

[5] Le registre n'est pas public.

[6] Le règlement d'exécution fixe les modalités.

Art. 62h ***Obligation de renseigner***

[1] 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.

[2] 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.

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

[4] Sur demande, les documents seront présentés ou envoyés à l'autorité compétente.

[5] 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

[1] Les communes définissent pour leur territoire les modalités de l'utilisation accrue du domaine public par les taxis.

[2] 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.

[3] 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.

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

[5] Le règlement communal détermine notamment le montant de la taxe qui peut être prélevée.

[6] 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**

[1] 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

[1] Les communes *ou associations de communes* définissent pour leur territoire les modalités de l'utilisation accrue du domaine public par les taxis.

[2] 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.

[3] 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.

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

[5] Le règlement communal *ou intercommunal* détermine notamment le montant de la taxe qui peut être prélevée.

[6] Outre l'usage accru du domaine public, les taxis autorisés peuvent prétendre à l'utilisation de l'enseigne "taxi". ~~*Ils*~~ *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**

[1] 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.

[2] 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.

[3] Les communes adaptent leur réglementation dans un délai d’un an dès l’entrée en vigueur de la présente loi.

[4] 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**

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

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 17 janvier 2018.

La présidente :	Le chancelier :
N. Gorrite	*V. Grandjean*

de deux ans dès l’entrée en vigueur de la présente loi.

[2] 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.

[3] Les communes adaptent leur réglementation dans un délai d’un an dès l’entrée en vigueur de la présente loi.

[4] 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**

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

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 17 janvier 2018.

La présidente :	Le chancelier :
N. Gorrite	*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

[1] La loi du 25 novembre 1974 sur la circulation routière est modifiée comme suit :

Chapitre I Autorités administratives

Art. 8 Autorités communales

[1] 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.

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

Art. 2 Exécution et entrée en vigueur

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

TEXTE 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

[1] La loi du 25 novembre 1974 sur la circulation routière est modifiée comme suit :

Chapitre I Autorités administratives

Art. 8 Autorités communales

[1] 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.

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

Art. 2 Exécution et entrée en vigueur

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

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 17 janvier 2018.

La présidente : Le chancelier :

N. Gorrite *V. Grandjean*

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 17 janvier 2018.

La présidente : Le chancelier :

N. Gorrite *V. Grandjean*

canton de vaud

LIBERTÉ ET PATRIE

JUIN 2018 **18_INT_138**

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 sont 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 traçacibilité 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 législature 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 :	Le chancelier :
N. Gorrite	*V. Grandjean*

canton de vaud

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_INI_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_2, 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_2 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

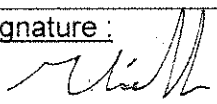
Développement oral obligatoire (selon art. 120a LGC)

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

(b) renvoi à une commission sans 20 signatures ☐

(c) prise en considération immédiate ☒

Nom et prénom de l'auteur : MISCHLER Maurice

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

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
Cretegny 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
Evéquoz 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
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 Aliette
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

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'autres 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 1er 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)	1er janvier 2005
Arrissoules		
Rossens	Villarzel (424)	1er juillet 2006
Sédeilles		
Villarzel		
Avenches	Avenches (4’129)	1er juillet 2006
Donatyre		
Donneloye	Donneloye (779)	1er janvier 2008
Mézery-près-Donneloye		
Gossens		
Assens	Assens (1’060)	1er janvier 2009
Malapalud		
Cully	Bourg-en-Lavaux (5’296)	1er juillet 2011
Epesses		
Grandvaux		
Riex		
Villette		
Colombier	Echichens (2’639)	1er juillet 2011
Echichens		
Monnaz		
Saint-Saphorin-sur-Morges		
Fontanezier	Tévenon (791)	1er juillet 2011
Romairon		
Vaugondry		
Villars-Burquin		
Bellerive	Vully-les-lacs (2’935)	1er juillet 2011
Chabrey		
Constantine		
Montmagny		
Mur		
Vallamand		
Villars-le-Grand		
Aubonne	Aubonne (3’272)	1er juillet 2011
Pizy		
Eclagnens	Goumoëns (1’051)	1er juillet 2011
Goumoens-la-Ville		
Goumoens-le-Jux		
Dommartin	Montilliez (1’698)	1er juillet 2011
Naz		
Poliez-le-Grand		
Sugnens		

Gressy	Yverdon-les-Bains (29’570)	1er juillet 2011
Yverdon-les-Bains		
Lucens	Lucens (4’009)	1er juillet 2011
Oulens-sur-Lucens		
Montaubion-Chardonney	Jorat-Menthue (1’545)	1er juillet 2011
Peney-le-Jorat		
Sottens		
Villars-Tiercelin		
Villars-Mendraz		
Cerniaz	Valbroye (2’974)	1er juillet 2011
Combremont-le-Grand		
Combremont-le-Petit		
Granges-près-Marnand		
Marnand		
Sassel		
Seigneux		
Villars-Bramard		
Oleyres	Avenches (4’129)	1er juillet 2011
Avenches		
Bussigny-sur-Oron	Oron (5’397)	1er janvier 2012
Châtillens		
Chesalles-sur-Oron		
Ecoteaux		
Les Tavernes		
Les Thioleyres		
Oron-la-Ville		
Oron-le-Châtel		
Palézieux		
Vuibroye		
Champvent	Champvent (652)	1er janvier 2012
Essert-sous-Champvent		
Villars-sous-Champvent		
Les Cullayes	Servion (1’918)	1er janvier 2012
Servion		
Donneloye	Donneloye (779)	1er janvier 2012
Prahins		
Chanéaz	Montanaire (2’500)	1er janvier 2013
Chapelle-sur-Moudon		
Correvon		
Denezy		
Neyruz-sur-Moudon		
Martherenges		
Peyres-Possens		
Saint-Cierges		
Thierrens		
Mézières	Jorat-Mézières (2’814)	1er juillet 2016
Carrouge		
Ferlens		

Lucens Brenles Chesalles-sur-Moudon Cremin Forel-sur-Lucens Sarzens	Lucens (4’009)	1er janvier 2017
Chavornay Corcelles s/Chavornay Essert-Pittet	Chavornay (4’817)	1er janvier 2017

2.2 Les projets de fusions qui ont été refusés en votation populaire depuis 2005

Communes	Nom de la nouvelle commune	Date de l'échec en votation populaire
Cully Epesses Grandvaux Riex Villette	Cully-Lavaux	27 février 2005 Nouveau projet accepté le 17 mai 2009
Les Cullayes Mézières Montpreveyres Servion	Jorat-Mézières	15 janvier 2006 Nouveau projet à 3 accepté le 30 novembre 2014
Cerniaz Champtauroz Combremont-le-Grand Combremont-le-Petit Dompierre Granges-près-Marnand Henniez Marnand Sassel Seigneux Treytorrens Villars-Bramard	Valbroye	8 février 2009 Nouveau projet à 8 accepté le 13 juin 2010
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
Cuarny		
Ursins		
Valeyres-sous-Ursins		
Chavornay	Chavornay	25 janvier 2015
Belmont s/Yverdon		Nouveau projet à 3 accepté le 13 septembre 2015
Corcelles s/Chavornay		
Ependes		
Essert-Pittet		
Arnex-sur-Nyon	Asse-et-Boiron	25 janvier 2015
Borex		
Chéserex		
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 et lancements 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, Penthéréaz, 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 1er 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 (% de oui)**	**Participation**
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%
Chéserex	19.5% : refusée	76.9%
Crassier	71.8%	65%

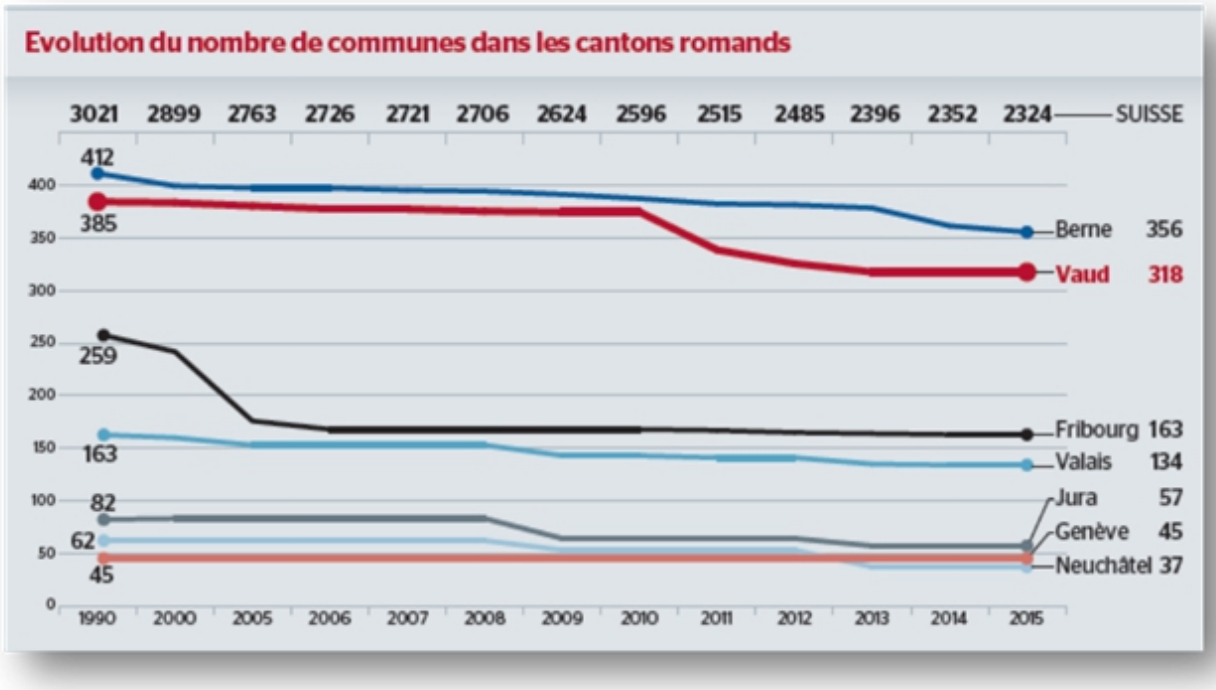
Eysins	75.1%	54.8%
Gingins	32.6% : refusée	75.5%
Grens	83.5%	75.8%
La Rippe	42.8% : refusée	73.4%
Signy-Avenex	65.3%	63.8%

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 adaptions 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 questionidentitaire n’est pas nouvelle et a toujours été présentedans les fusions. Ce qui a changé ces dernières années, c’estsonintensité , particulièrement marquéechez 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 bouclement 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 8ème 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 295'500pour 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 plaire 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’**ancien**DIFFusCom. 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 x 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: Montant alloué par habitant	Proposition: Nb habitants pris en compte	Proposition: Montants	Proposition: Coefficient	Proposition: Montants alloués	Selon méthode actuelle: Montant alloué par habitant	Selon méthode actuelle: Nb habitants pris en compte	Selon méthode actuelle: Montants	Selon méthode actuelle: Coefficient	Selon méthode actuelle: Montant intermédiaire	Selon méthode actuelle: Prime de fusion	Selon méthode actuelle: Montants alloués	Ecart I (positif = nouvelle méthode favorable)	Aide au démarrage	Ecart II (positif = nouvelle méthode favorable)
						31.12.2014															
Aboutie	A	Carrouge	2014	23.5	41.4%	1103	400	1'103	441'200			250	1'103	275'750							
		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-Pittet	2015	22.8	44.7%	164	400	164	65'600			250	164	41'000							
								2'016	***656'400***					*504'000*							
						31.12.2015															
Avortée	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*															
Projets	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			250	1'500	375'000							
		St-Légier-La Chiésaz		59.6	-41.7%	5130	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
								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***												
Totaux											**9'085'071**					**8'434'125**		**8'915'437**	**169'634**	**1'120'000**	**1'289'634**

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 bouclement 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 bouclement 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, Penthéréaz, 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 fixée 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 précédent 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 lumières 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[2].

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[3].

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 1'500 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[4].

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 ambitionne 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[5].

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.

[1]RSV 175.61

[2]Art. 151ssde la Constitution du canton de Vaud (RSV 101.01)

[3]Service des communes et des relations institutionnelles, Guide pour les fusions de communes du Canton de Vaud, septembre 2010, p. 10

[4]RSN 172.410

[5]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

[1] 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

décrète

Article premier

[1] La loi du 7 décembre 2004 sur les fusions de communes est modifiée comme il suit :

Art. 24 Mesures financières

[1] 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

[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.

Texte actuel

Projet

Art. 24b Aide financière au démarrage

[1] 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

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

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

décrète

Art. 1

[1] Le présent décret a pour but de fixer les modalités des mesures financières prévues dans la loi sur les fusions de communes.

Art. 2

[1] Les mesures financières sont versées conformément aux articles 24 à 27 de la loi sur les fusions de communes et au présent décret.

[2] Le Conseil d'Etat statue sur le montant des mesures financières versées.

Art. 3

[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.

Art. 4

[1] 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.

[2] 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

[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.
[2] Le montant correspondant au solde de l’ancien fonds destiné à l’incitation financière aux fusions de communes alimente une première fois ce fonds.
[3] Ce fonds sera annuellement alimenté dans le cadre du budget de fonctionnement du service en charge des communes.

Art. 6

[1] Le présent décret est valable durant 10 ans dès son entrée en vigueur.

Art. 7

[1] 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 :	Le chancelier :
N. Gorrite	*V. Grandjean*

canton de vaud

GRAND CONSEIL

DECEMBRE 2018 RC-57

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 fussions 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 fussions.

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
>
> [1] 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
>
> [1] 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.
>
> [2] 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.

L'alinéa 1 permet aux communes dont la convention a été acceptée en votation populaire entre le 1er 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 :

> [2] 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 :

> [1] 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 :

> [1] 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)
>
> [1] 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 rédigera 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	**Chapitre IV Incitation ~~financière~~ aux fusions de communes**
Art. 24 Principe de l'incitation financière	**Art. 24 Mesures financières**
[1] Les communes qui fusionnent ont droit à une incitation financière.	[1] 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
	[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.
	Art. 24b Aide financière au démarrage
	[1] 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)

[1] 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)

[1] 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.

[2] 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

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

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 14 février 2018.

La présidente :	Le chancelier :
N. Gorrite	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

[1] Le présent décret a pour but de fixer les modalités des mesures financières prévues dans la loi sur les fusions de communes.

Art. 2

[1] Les mesures financières sont versées conformément aux articles 24 à 27 de la loi sur les fusions de communes et au présent décret.

[2] Le Conseil d'Etat statue sur le montant des mesures financières versées.

Art. 3

[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.

EMPL/D LFusCom – Tableau comparatif à l'issue des travaux de la commission

Art. 4

[1] 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.

[2] 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

[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.

[2] Le montant correspondant au solde de l'ancien fonds destiné à l'incitation financière aux fusions de communes alimente une première fois ce fonds.

[3] Ce fonds sera annuellement alimenté dans le cadre du budget de fonctionnement du service en charge des communes.

Art. 6

[1] 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

[1] 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

[1] 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.