

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

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

et

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat Mathieu Blanc et consorts - Pour une loi/réglementation cantonale du service de transport de personnes (15_POS_131)

1. PREAMBULE

1.1. DEROULEMENT DES SEANCES

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

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

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

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

1.2. PRESENCES & REMPLACEMENTS

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

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

1.3. ENTITES AUDITIONNEES

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

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

2. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

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

La proposition du Conseil d'Etat constitue également une réponse au postulat Mathieu. Blanc et consorts – Pour une loi/réglementation cantonale du service de transport de personnes (15_POS_131).

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

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

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

Bien que le "transport de voyageurs dans des véhicules non guidés, construits et équipés pour transporter neuf personnes au maximum, conducteur compris" ne soit pas soumis à une concession fédérale, il existe une réglementation fédérale très précise relative au "transport de personnes dans des véhicules de tourisme relevant du permis de conduire de catégorie B¹ 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 numérique² (chapitre 5.3.1). Le passage en question est annexé à ce présent rapport de commission.

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

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

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

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 affiliés. A l'heure actuelle, il compte plus de 600 chauffeurs professionnels dont l'activité et les revenus ont également été fortement éprouvés par l'arrivée d'Uber sur le marché lausannois.

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

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

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

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

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

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

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

4. DISCUSSION GENERALE & LECTURE DE L'EMPL

Dans ses grandes lignes, le projet du Conseil d'Etat est accueilli favorablement par les commissaires. La nécessité de redéfinir l'exercice de l'activité du transport professionnel de personnes est partagée par tous, confirmant la volonté exprimée par le Grand Conseil de la législature précédente lorsqu'il a traité le postulat 15_POS_131.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. RAPPORT DU CONSEIL D’ETAT AU POSTULAT M. BLANC ET CONSORT (15_POS_131)

5.1. RAPPEL DU POSTULAT

Le 25 janvier 2016, le postulat Mathieu Blanc et consorts - Pour une loi/réglementation cantonale du service de transport de personnes (15_POS_131), sur recommandation unanime de la commission ad hoc, a été soutenu à une large majorité par le Grand Conseil vaudois.

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

5.2. POSITION DU POSTULANT

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

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

5.3. PRISE DE POSITION DE LA COMMISSION

La commission recommande au Grand Conseil d’accepter le rapport du Conseil d’Etat par 8 voix pour, aucune voix contre et 4 abstentions³.

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 fédéral⁴, 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 présents³.

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 suit⁵ :

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 présents³.

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 présents³.

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 présents³.

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 abstention³.

Art. 62d Conditions d'attribution des courses

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

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

Les commissaires sont très soucieux d'éviter des redondances. Il apparaît évident qu'un contrat valable en Suisse doit être conforme au droit helvétique. Par ailleurs, selon la loi fédérale sur le droit international privé (LDIP), ce sont les tribunaux (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 intimement liés. Après mûre réflexion, les commissaires optent pour maintenir tel quel l'article qui traite des conditions d'attribution des courses (62d), réservant leurs amendements pour l'article traitant de l'octroi des autorisations (62e), et l'article traitant de l'obligation de renseigner (futur 62h).

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 motions⁴ 16.3066 et 17.3944)

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

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

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 :

⁵⁶ 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 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.

⁵⁶ 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 présents⁷.

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 publics 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". ~~Is~~ 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.

²(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. 1^{bis}, de l'ordonnance du 6 mai 1981 sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes (OTR 2 ; RS 822.222) :

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

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

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

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

S'appliquent également au transport professionnel de personnes les prescriptions relatives à la durée du travail, de la conduite et du repos de L'OTR 2. Lorsque cette dernière ne prévoit

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

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

³⁴¹ Art. 71 LTR.

³⁴² Art. 2, al. 2, let. c, OTR 2.

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

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

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

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

³⁴⁷ Ch. 2.4 et art. 15 et 16a OTR 2.

³⁴⁸ Art. 17 et 18 OTR 2.

³⁴⁹ Art. 19, al. 1, OTR 2.

³⁵⁰ Art. 25, al. 4, OTR 2.

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

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

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

Les prescriptions relatives à la circulation routière sont appliquées par les autorités cantonales d'exécution (offices cantonaux de la circulation et services automobiles, polices cantonales et communales et organes d'exécution de l'OTR) en vertu de l'art. 106, al. 2, de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR ; RS 741.01). L'application est coordonnée au niveau intercantonal par l'ARVAG³⁵⁷, l'Association des services automobiles (asa) et la Communauté de travail des chefs des polices de la circulation de la Suisse et de la Principauté du Liechtenstein (CCCS). 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. 14a, al. 2, let. a, LCR : attestation de l'aptitude à la conduite par un certificat médical ; art. 25, al. 2, let. i, LCR : « Le Conseil fédéral édicte des dispositions sur les appareils servant à enregistrer la durée des courses, la vitesse ou d'autres faits analogues ; il prévoira notamment l'installation de tels dispositifs pour permettre de contrôler la durée du travail des chauffeurs professionnels » ; art. 56 LCR : durée du travail et du repos des conducteurs professionnels : « Le Conseil fédéral règle la durée de travail et de présence des conducteurs professionnels et veille au contrôle efficace du respect des prescriptions ».

³⁵⁶ Art 56 LCR.

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

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 faussée³⁵⁸. Le mécanisme « naturel » de la concurrence ne doit pas être entravé³⁵⁹. Est déloyal et illicite tout comportement ou pratique commerciale qui est trompeur ou qui contrevient de toute autre manière aux règles de la bonne foi et qui influe sur les rapports entre concurrents ou entre fournisseurs et clients (art. 2 LCD). Les acteurs qui misent sur l'innovation pour développer un nouveau modèle commercial leur permettant de se démarquer de la concurrence n'agissent pas de manière déloyale. Il ne faut pas oublier que la LCD vise à instaurer une concurrence efficace ; dans ce contexte, l'innovation est même souhaitée et le modèle commercial fondé sur des applications des courtiers de courses ne va pas à l'encontre du droit de la concurrence déloyale.

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

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 régi par le droit fédéral).

Buts principaux de la mesure:

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

Nouveau régime de sanctions

En cas de non-respect des nouvelles dispositions légales

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

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

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

Ce qui va changer de manière pratique (2)

Il subsiste clairement deux catégories de véhicules :

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

Diffuseurs de courses et conditions d'attribution des courses

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

Conditions d'attribution des courses

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

Principales adaptations suite à la consultation

Avant consultation

- Délivrance des autorisations par les communes (Art. 74a ss LEAE [nouveaux]);
- Contrôle des conditions d'octroi au moment de la délivrance des autorisations;
- Absence de norme sur la protection des données;
- Introduction de toutes les autorisations par les communes dans le registre informatique;
- Prélèvement d'une partie des émoluments communaux pour la création et la maintenance des outils informatiques;
- Aucune indication sur la mise en œuvre concrète.

Après consultation

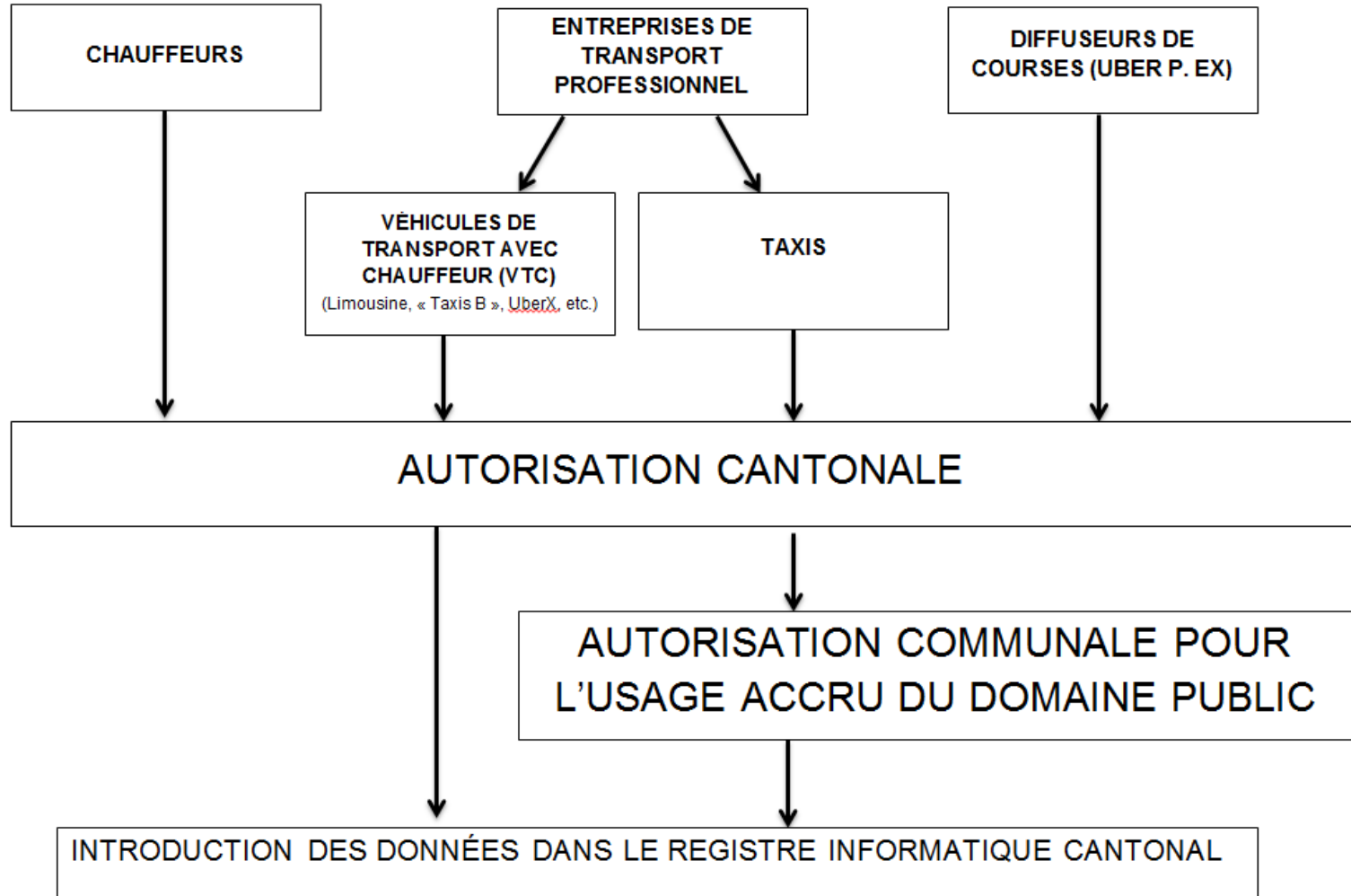
- Délivrance des autorisations par le canton hormis pour ce qui a trait à l'usage accru du domaine public par les taxis qui demeure de la compétence des communes (Art. 12a, 62a ss et 74a LEAE [nouveaux]);
- Contrôle des conditions d'octroi tout au long de la durée de validité de l'autorisation;
- Introduction d'une norme de protection des données dans la LEAE lors d'une révision plus importante. Précision que les communes sont responsables des données qu'elles traitent;
- Introduction des autorisations relatives à l'usage accru du domaine public par les communes. Les autres autorisations sont introduites dans le registre par les autorités cantonales;
- Prélèvement d'un émolument cantonal. L'outil informatique est mis à la disposition des communes;
- Création d'un groupe de consultation. Un projet de règlement sera soumis aux autorités et milieux concernés.

Autorisations (1)

- **Le canton, par le biais de la Police cantonale du commerce, délivrera les autorisations.**
- **L'autorisation sera valable pour l'entier du canton afin d'être compatible avec le droit fédéral.**
- **Les communes pourront toujours prévoir des conditions particulières pour l'usage accru de leur domaine public.**

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

Autorisations (2)



Merci pour votre attention!



Les défis dans la réglementation des taxis/VTC

Leçons à tirer d'exemples récents et d'autres cantons

Roman Künzler, responsable logistique et transport Unia

Etat des lieux

- Fossé entre la logique de service public et un marché fragmenté en totale concurrence
 - Jugement du TF de novembre 2017 qui peut chambouler la branche
 - Détournement systématique de la législation suisse (TVA, Loi sur le travail, assurances sociales, OTR II, etc.) de certains acteurs qui emploient beaucoup de ressources pour ceci → législateur doit répondre à cela.
 - Difficulté d'appliquer les lois en vigueur. Travail au noir systématique parmi les VTC et une situation du dumping salarial énorme dans toute la branche.
- **Une bonne loi sur les taxis/VTC nécessaire pour éviter un chaos constant**

Les nouveaux problèmes apparus ces derniers mois : Cas bien documentés de Pégase Léman SNC et StarLimoLuxe.ch Sarl

1. Création de sociétés partenaires hors canton

Depuis le 2e semestre 2016 et l'adoption de la nouvelle loi sur les taxis et VTC à Genève (LTVTC), une fiduciaire d'Uber a approché des personnes actives dans le transport de personnes dans le canton de Vaud afin de monter des «structures de location de services» pour Uber à Genève et de contourner ainsi la LTVTC.

Résultat: 5-6 entreprises ont développé presque le même modèle d'affaire (> 100 chauffeurs au total). Les chauffeurs doivent s'inscrire comme chauffeur Uber et travaille exclusivement avec l'application Uber. Uber verse 75% du chiffre d'affaire à la 'société partenaire' qui, à son tour, verse plus ou moins la moitié aux chauffeurs.

→Pour VD: Etablir clairement que transport sur VD qu'avec concession vaudoise (interdiction de cabotage d'autres cantons analogue à GE); coopération avec les autres cantons, établissement d'un registre des chauffeurs vaudois autorisés.

Nouveaux problèmes...(suite)

2. Recrutement de personnel en France

Uber recrute du personnel en France (site web, FB, etc.) par des offres de travail et envoie les gens auprès des sociétés partenaires pour obtenir des permis de travail.

Uber, avec sa politique de salaires extrêmement précaires, doit recruter en dehors de la Suisse et contourne avec des 'sociétés partenaires' les dispositions en vigueur.

→ Le Canton doit clairement définir qui est l'employeur et que des entreprises qui travaillent sur Vaud soient munies d'une autorisation vaudoise.

Nouveaux problèmes... (suite)

3. Responsabilité solidaire

Uber n'assume pas de responsabilité pour ces 'sociétés partenaires' qui vont sans doute faire faillite après avoir exploité les chauffeurs. A Genève, il n'est pas clair qui peut demander formellement l'arrêt de la concession d'une entreprise ou d'une centrale, dans le cas de violation graves les lois du travail.

→ Prévoir un système de responsabilité solidaire. Donner le droit aux syndicats de formellement demander l'arrêt d'une concession dans le cas de violation grave des lois régissant le travail et avec possibilité de recours.

Nouveaux problèmes... (suite)

4. Niveau des salaires sans cesse plus bas

Avec le développement d'Uber, le travail au noir se normalise avec des systèmes quasi mafieux, un dumping salarial avec un système de sous-traitance. Les salaires constatés vont de CHF 600.- à 3000.- pour un temps travail hebdomadaire de 48h voire plus. Le manque de salaire de référence ou, dans certains cas, le contournement de la CCT location de service (et de l'absence d'autorisation du SECO) est un problème.

→ Garantir le respect de salaires minimaux dans la branche.

Nouveaux problèmes... (suite)

5. Frais reportés sur les salarié-e-s

Unia a vu l'exemple d'une 'société partenaire' qui loue des voitures à ses travailleurs (en les chargeant de CHF 1600.- par mois). Comme les autres, la société reçoit 75% du chiffre d'affaire d'une course de la part d'Uber et verse après une partie de la somme aux chauffeurs.

→ La loi devrait prévoir que les entreprises assument l'entier de leurs obligations envers leurs salarié-e-s.

Leçons de Zurich

Après l'annonce de retirer UberPop à Zurich, Uber a transféré sans examen tous les chauffeurs UberPop à UberX. Uber a donné aux chauffeurs sans permis professionnel un délai de 3 mois pour le faire. Après les 3 mois écoulés par contre, ils n'ont pas bloqué les chauffeurs sans permis et aucunement réexaminé leur situation depuis lors.

→ Chaque centrale d'appel, entreprise de transport doit annoncer tous les chauffeurs avec documentation (Permis, AVS, etc.)

Principes généraux pour une loi qui fonctionne

- La protection des travailleuses et travailleurs est garantie et contrôlée
- Application effective de la loi est rendue possible
- Les acteurs en infraction avec la loi sont interdits
- L'intérêt public protégé (mobilité, prix, qualité, sécurité)
- Taxis/VTC: même activité, même réglementation pour éviter la concurrence déloyale
- Concurrence limitée

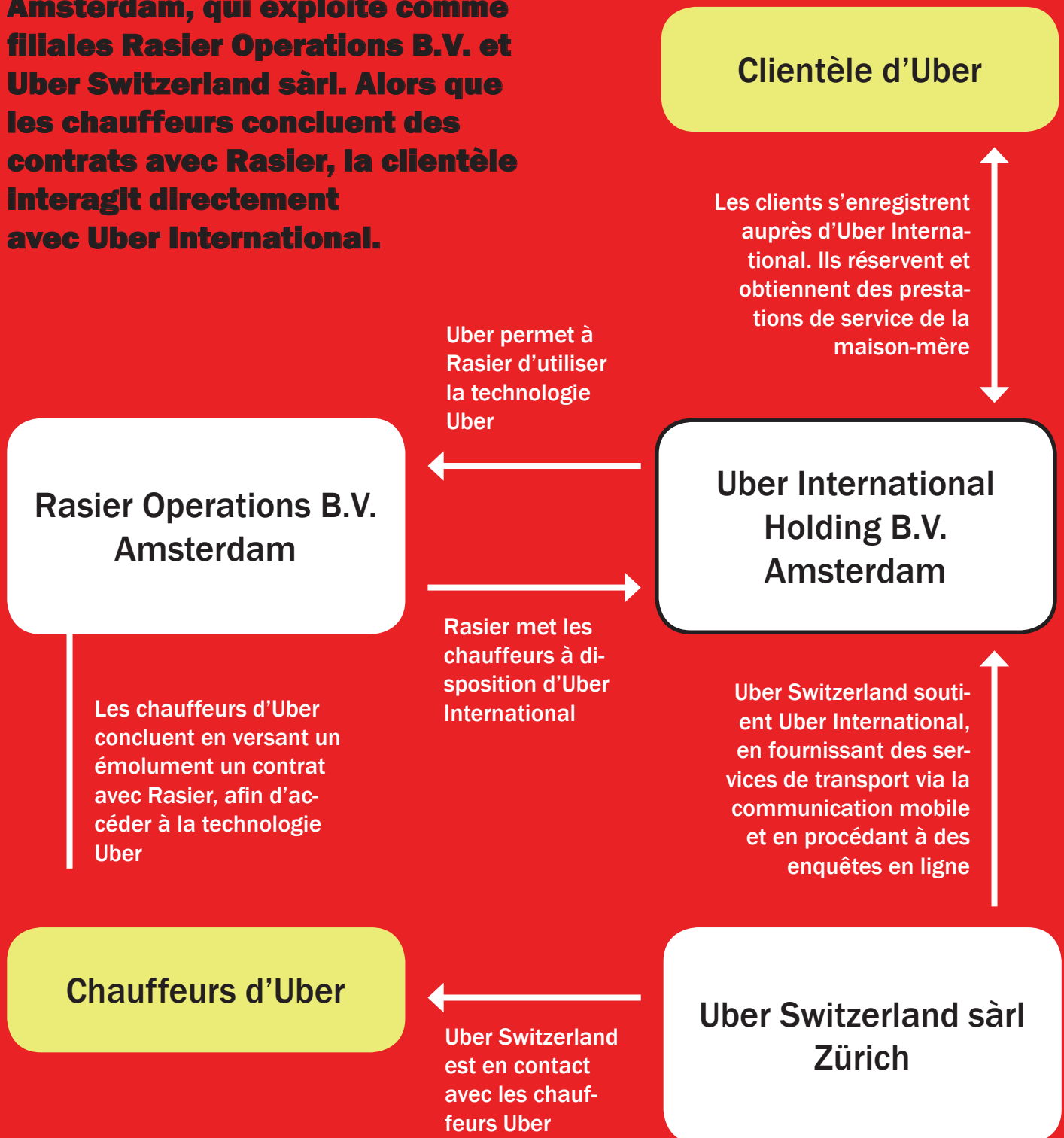
Éléments nécessaires pour faire de l'ordre dans le désordre

- Chaque société de transport, centrale d'appel, chaque chauffeur est autorisé.
- Garantir les compétences des chauffeurs par un examen.
- Un registre des chauffeurs autorisés est mis en place.
- Chaque société a son siège en Suisse. Tout contrat liant les chauffeurs et des sociétés partenaires sous législation suisse (important pour l'application de la loi).
- Identification des voitures garantie.
- Interdiction de cabotage (analogue Genève) pour toutes les entreprises de transport.
- Interdiction d'activité en cas de violation des dispositions concernant la protection de travailleurs/euses et les assurances sociales. Droit du syndicat mandaté de demander formellement une interdiction.
- Garantir des salaires minimaux (CCT location de service, CTT,...)

Structure d'Uber

l'indépendance fictive érigée en système

La structure d'Uber est chapeautée par Uber International Holding B.V., ayant son siège à Amsterdam, qui exploite comme filiales Rasier Operations B.V. et Uber Switzerland sàrl. Alors que les chauffeurs concluent des contrats avec Rasier, la clientèle interagit directement avec Uber International.



UBER

Commission parlementaire

Mars 2018



UBER en quelques mots

Un constat

LA MOBILITE, UN BESOIN FONDAMENTAL

- **Solutions traditionnelles de mobilité limitées**
 - **Transport publics** face à des contraintes, notamment budgétaires
 - **Autres solutions** face à une réglementation souvent non en phase avec les pratiques d'aujourd'hui

LE DÉVELOPPEMENT DU VÉHICULE PERSONNEL COMME PIS-ALLER

- **Face aux limites des solutions de mobilité existantes, la voiture personnelle s'est établie comme seule alternative crédible**

UN DÉVELOPPEMENT DES INÉGALITÉS FACE A LA MOBILITE

- **L'accessibilité et le coût des solutions existantes aboutissent à un développement des inégalités face à la mobilité**

UBER en quelques mots

Une alternative de mobilité urbaine

UNE RÉPONSE INNOVANTE A UN BESOIN FONDAMENTAL

- Une plateforme digitale mettant en relation
 - **Des utilisateurs** *souhaitant se déplacer d'un point A à un point B*
 - **Des chauffeurs professionnels indépendants** *souhaitant développer leur activité, sans contrainte ni exclusivité*

UNE SOLUTION FIABLE, SURE ET ABORDABLE



Validation des chauffeurs
Analyse permanente des
retours clients



Temps d'attente - 5min
Efficience bénéficiant aux
chauffeurs et aux passagers



Efficience de la plateforme
permettant des prix
abordables et la rentabilité
des chauffeurs

UBER en quelques mots

Un changement de paradigme

UN CHANGEMENT FONDAMENTAL DES HABITUDES DE MOBILITÉ

- **Evolution des habitudes de mobilité**
 - 60% des utilisateurs déclarent avoir changé leur comportement de mobilité
- **Développement du secteur du transport**
 - 27% des trajets UBER n'auraient jamais eu lieu sans UBER
- **Meilleure utilisation de l'actif existant**
 - 1,8 personnes par véhicule, contre 1,1 pour les voitures individuelles

UNE PARTIE DE LA SOLUTION AU PLUS GRAND DÉFI URBAIN

- **Uber participe clairement de la démotorisation de la population**
 - En Suisse Romande, diminution de 5,6 véhicules pour 100 usagers Uber, en seulement 3 ans

UBER en Suisse Romande

Les chiffres clefs

UBER, un acteur de poids en Suisse Romande

- **Près de 200 000 utilisateurs sur l'arc lémanique**
- **Plusieurs dizaines de milliers de trajets chaque mois**
- **Environ 3 000 nouveaux téléchargements chaque semaine**

UBER, une solution répondant d'abord aux besoin des résidents

- **Près de 90% des trajets à Lausanne effectués par des résidents Lausannois**
- **65% des déplacements à Lausanne effectués en lien avec la périphérie (seulement 52% en 2015)**
- **66% des déplacements effectués après 20h, 36% après minuit, à des heures où l'offre de mobilité est plus réduite**

UBER, une opportunité professionnelle pour une population peu qualifiée

- **Plus de 1 000 chauffeurs professionnels actifs, répartis entre Genève et Lausanne**
- **Les chauffeurs sont les premiers clients d'UBER, leur satisfaction est au coeur du système**

UBER en Suisse Romande

Un impact positif en seulement 3 ans

Un impact déjà mesurable (*étude 6-T de mars 2017, disponible sur demande*)

- **Développement de la mobilité, en particulier chez les personnes sans permis**
 - 40% des utilisateurs déclarent effectuer des trajets qu'ils n'auraient jamais faits sans UBER
 - Statistique montant à 52% chez les personnes sans permis
- **Une solution de mobilité qui se démocratise**
 - Plus de femmes parmi les utilisateurs, avec 48% d'utilisatrices en 2017, contre seulement 39% et 31% respectivement à Lausanne et Genève en 2015
 - Plus de jeunes parmi les utilisateurs, avec 60% de moins de 35 ans en Suisse Romande
 - A Lausanne, la part des -25 ans est passée de 10% à 32% entre 2015 et 2017
- **UBER, solution qui participe de la démotorisation**
 - En Suisse Romande, diminution de 5,6 véhicules pour 100 usagers Uber, en seulement 3 ans

Modifications de la LEAE

Position UBER - Remarques générales

- 1. Nécessité d'un cadre légal juste et équilibré permettant le développement d'un secteur présentant de nombreuses opportunités, en termes d'emplois et de mobilité**
- 2. Légitimité des communes à réglementer l'usage accru du domaine public, au vu du caractère public du service fourni par les taxis**
- 3. Importance de s'appuyer sur la réglementation fédérale existante et limiter les risques d'inflation de réglementations au niveau communale, qui aboutirait à une augmentation des barrières à l'entrée et à la création de freins au développement d'un secteur pourtant en plein essor**

Modifications de la LEAE

Position UBER - Remarques particulières

Article 62d LEAE, Conditions d'attribution des courses

- Le terme “son siège ou son établissement”, correspondrait mieux à la réalité et reprendrait la terminologie utilisée dans la Loi fédérale sur le marché intérieur (LMI).
- UBER a bien une présence physique en Suisse, en particulier dans les cantons de Vaud et Genève, et une équipe de 9 employés, pouvant répondre à toute demande des administrations, en sus d’une équipe globale dédiée au traitement des demandes des autorités

Article 62e, Principe

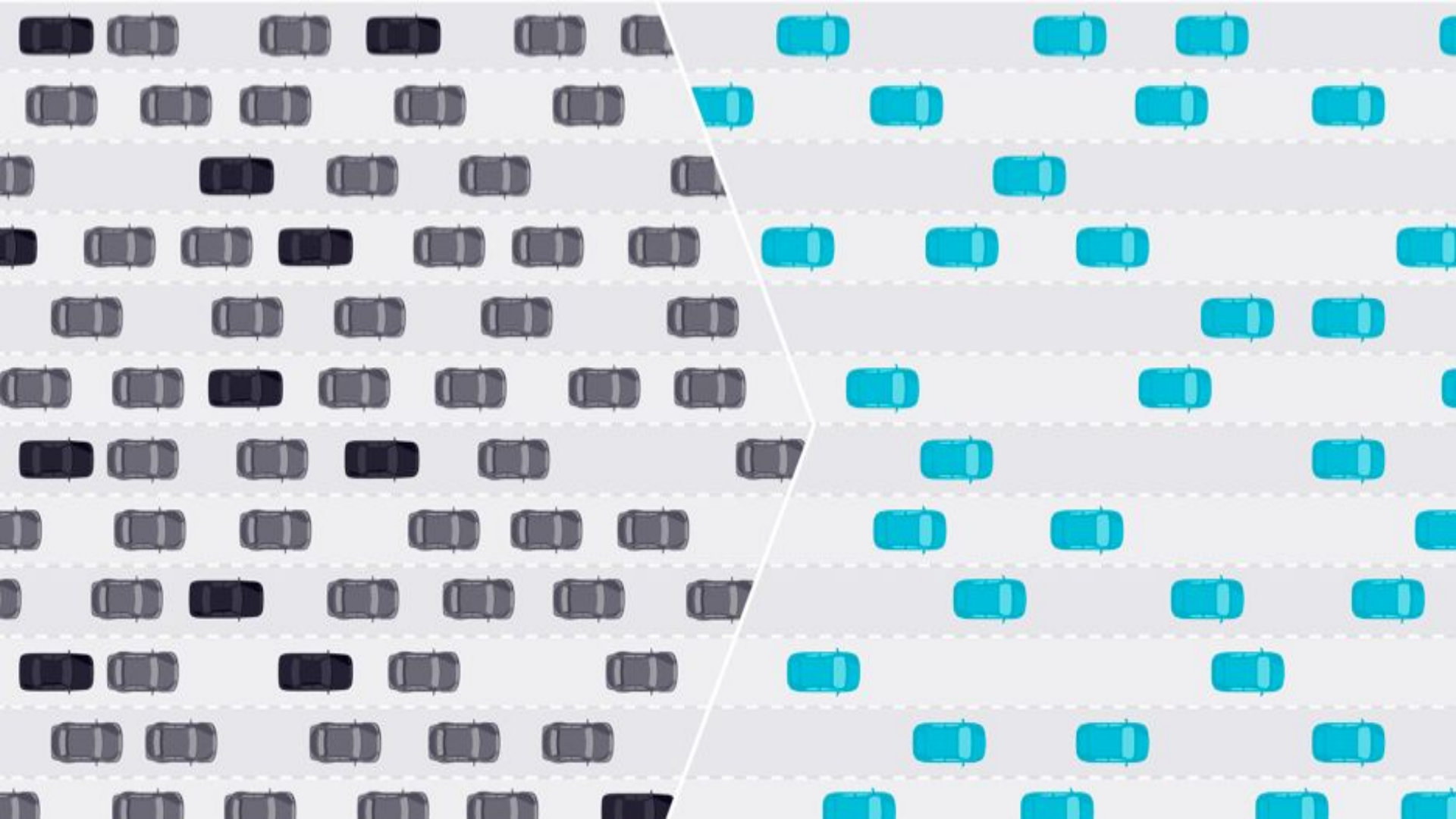
- Exiger des seuls chauffeurs professionnels qu’ils fournissent la preuve de paiement à l’AVS ne semble pas nécessaire, cette obligation n’est faite à aucun autre métier dans le canton

Article 62f

- Valeur ajoutée en terme de sécurité et qualité de service limitée. Chaque chauffeur investit déjà du temps et un montant conséquent pour se conformer au droit
- Ajouter un fardeau bureaucratique et financier inutile sur des entrepreneurs indépendants ne nous paraît pas légitime

Article 74a

- Les chauffeurs ne devraient pas être limités dans leur liberté économique et doivent pouvoir choisir avec qui ils souhaitent travailler
- Limiter la concurrence crée des monopoles qui pénalisent les utilisateurs, notamment au niveau du prix et de la qualité de service, ainsi que la sécurité économique des chauffeurs, ce qui est contraire à l’esprit initial de la révision de la loi



Monsieur le conseiller d'État,
Madame la présidente,
Mesdames et Messieurs les députés,

Je vous remercie de m'accorder cet entretien. Avant d'aborder le sujet de la loi cantonale, permettez-moi de vous faire un bref rappel de la situation au nom de tous les chauffeurs de taxi en activité. Depuis quelques années, le métier de chauffeur de taxi subit des changements et des pressions, surtout depuis l'arrivée sur notre territoire de nouveaux acteurs notamment Uber. Malgré l'interdiction décrétée par la Ville de Lausanne d'exercer une activité de transport par l'intermédiaire de l'application UberPop, cette dernière a continué à fonctionner de manière illégale au mépris de la loi et de la constitution. Nous avons demandé la suppression de l'application, mais rien n'a été fait. Nous avons demandé des contrôles pour traquer les contrevenants et, sous prétexte d'un manque de moyens, le service intercommunal des taxis a fait supporter une partie de la charge d'un engagement supplémentaire aux chauffeurs, portant le nombre de policiers assermentés à un nombre ridicule pour toute la l'agglomération lausannoise. Vous conviendrez que la méthode de financement de la Ville est des plus surprenantes. Depuis quand fait-on en payer l'engagement du personnel par l'usager d'un service ? Si nous remercions les policiers assermentés pour les contrôles effectués, force est de constater que c'est une mission impossible. Enfin, pour clore le chapitre de la Ville, à la place de contraindre les chauffeurs Uber à respecter le règlement intercommunal des taxis, monsieur Hildebrand a procédé à une modification dudit règlement pour permettre à ces derniers d'obtenir un permis provisoire, créant ainsi une exception pour un seul acteur du marché. Ce qui est inadmissible. Cette modification fait d'ailleurs l'objet d'une requête formelle devant la cour constitutionnelle du tribunal cantonal de Vaud par notre avocat.

Mesdames et Messieurs, si je suis ici c'est que la situation des taxis est grave, et même désastreuse. Depuis 1964, le taxi est ballotté dans un système qui n'a pas de nom. Puisque le laboratoire Lausanne n'a donné qu'un service nommé SIT, fermé et renfermé, opaque dans son fonctionnement, analyse et créé des lois à l'interne, sans aucune consultation avec les intéressés, qui sont les professionnels taxis. Désastreuse, qui a poussé le canton à intervenir je ne sais pas vraiment pour résoudre le problème ou pour tuer le service public en ouvrant la porte à des indépendants qui n'assumeront pas le service au public 24 heures sur 24 et toutes l'année, surtout par tous les temps comme c'est le cas aujourd'hui avec Taxi Services à Lausanne. Je disais avec ce projet de loi qui ne satisfait pas non plus parce qu'il est fait par des personnes dont je doute qu'ils sont au courant de toutes les subtilités de la profession. Ce ne sont tout simplement pas des professionnels de la route. Entre RIT et PARIT et LMI, le chauffeur cherche un saint qui se vouer.

Venons-en projet de loi cantonale qui vous est proposé. Nous tenons à vous informer que la commission de consultation des professionnels des taxis a soumis à Monsieur Lebas les propositions de modification de la loi. À notre sens, le projet de loi qui vous est soumis ne clarifie pas assez la façon dont les bénéficiaires d'autorisation cantonale vont être contrôlés et régulés. Par exemple les structures VTC qui viendraient dans une agglomération comme Lausanne, devraient être soumis à un examen tel que celui des taxis B lausannois actuels. Leurs véhicules devraient être identifiés par des plaques numérollogiques spécifiques pour faciliter le contrôle et éviter les pratiques mafieuses des sociétés de location. Le but d'encadrer cette profession est de permettre aux travailleurs de bénéficier de conditions de travail acceptables, ce qui n'est pas le cas actuellement.

Nous souhaiterions vous proposer une nouvelle table ronde avant la soumission de cette loi devant le Grand Conseil. Ceci pour tous les acteurs concernés, pour discuter de nos propositions. En effet, une loi doit être praticable sinon elle n'est pas efficace. Nous ne sommes pas opposés à une loi cantonale, mais à ce stade nous estimons que ce projet n'est pas encore abouti et qu'il ne résoudra pas le problème actuel. En effet, depuis 2015, 680 dénonciations ont été enregistrées dans le canton ; moins d'une dénonciation par jour, alors même que les chauffeurs Uber qui sont plus nombreux que les taxis professionnels assuraient le service Uber 24/24, sans payer le moindre centime aux assurances sociales et aux impôts. Ceci a causé un désastre financier et social pour les taxis officiels vaudois. La future loi cantonale doit donc être bien pensée en amont, avant d'être mise en vigueur et son application rendue possible en y mettant les moyens humains et financiers nécessaires.

Comité de consultation des professionnels des taxis de la région lausannoise

Chemin du Devin 31B

1012 Lausanne - akrimi-bakir@bluewin.ch

Département de l'Economie et du Sport
Secrétariat Général
Rue Caroline 11
1014 Lausanne

Lausanne, le 25 août 2017

Concerne : **Transport de personnes à titre professionnel**

Mise en consultation d'un avant-projet de loi modifiant la loi du 31 mai 2005 sur l'exercice des activités économiques (LEAE) et la loi du 25 novembre 1974 sur la circulation routières (LVCR)

Mesdames, Messieurs,

Le Comité de consultation ad hoc mis sur pied par le Groupement des Taxis indépendants, celui des Entreprises de Taxis et l'Union des Taxis lausannois a l'avantage de vous remettre par la présente sa position sur la consultation citée en objet.

Avant propos

Le but primaire de ce projet, à savoir empêcher le travail non déclaré, précaire et dénué de couverture sociale du côté du « transporteur », mais également dangereux pour l'utilisateur est unanimement salué par le Comité de consultation.

Néanmoins, la perception globale des représentants des associations de taxis de l'agglomération lausannoise, qu'ils soient chauffeurs indépendants ou chefs d'entreprise, est que le fonctionnement de la profession de taxi est largement méconnue des préparateurs du projet, tant dans les considérations économiques en jeu, que celles liées à l'ordre public et à l'environnement.

Or, l'agglomération lausannoise concentrera à elle seule 90 % de l'impact de la révision de cette loi cantonale. Celle-ci, pour être cohérente et pragmatique, devra donc tenir compte des spécificités de la région.

En effet, en tentant d'éliminer des situations sociales inadmissibles, un nombre important d'articles remettent en cause l'organisation-même du transport de personnes en risquant fortement de développer une concurrence non-maîtrisable et susceptible de créer un important désordre public, une précarité nouvelle parmi les professionnels, chauffeurs et entreprises et d'établir rapidement et durablement une nouvelle situation de concurrence déloyale.

Nous demandons au Conseil d'Etat de porter une attention accrue aux amendements demandés dont le seul but est d'éviter un désordre annoncé, un accroissement du trafic et de la pollution ainsi qu'un réel problème de parcage public.

De plus, même si le projet délègue aux communes une part importante des réglementations locales, d'introduire dans le projet de loi des minima qui ne pourront laisser apparaître des réglementations

Comité de consultation des professionnels des taxis de la région lausannoise

Chemin du Devin 31B

1012 Lausanne - akrimi-bakir@bluewin.ch

communales inapplicables ou qui porteraient fortement préjudice à la profession établie, ainsi que des articles tenant compte de la spécificité-même du travail des taxis dans le canton.

Notre objectif

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 communes, afin de préserver les intérêts financiers des usagers, puissent encore aider à raccourcir les trajets, en accordant un accès aux taxis à des zones de circulation marquées « Transports/Services publics autorisés », ceci dans la mesure du possible. Pour exemple : l'aberrant détour que doit faire un taxi actuellement pour lier le haut de Rovéréaz au Pont de Chailly ou pire encore, son interdiction d'emprunter le ch. de Rovéréaz pour relier l'EMS situé 200 m plus bas....alors que les minibus affrétés par les TL peuvent le faire, et cela au grand dam des clients âgés.

De même lors de grandes manifestations ou événements exceptionnels fermés au trafic automobile et durant lesquels seuls le bus sont tolérés.

- Art74C – Al. 1 – Lettre d.

Ajouter : « Cette enseigne doit porter une identification claire exclusive de la commune sur leur toit. »

Argumentaire :

Les polices de chaque commune ainsi que les usagers doivent pouvoir identifier, de jour comme de nuit et à une moyenne distance les taxis A appartenant à leur propre commune évitant ainsi la confusion avec des Taxis A d'autres communes ou cantons.

Comité de consultation des professionnels des taxis de la région lausannoise

Chemin du Devin 31B

1012 Lausanne - akrimi-bakir@bluewin.ch

- Art74C – Al. 1 – Lettre e.

Ajouter : Un taxi d'une commune, un regroupement de communes ou un autre canton ne peut travailler comme taxi dans une autre commune ou groupement de communes du Canton de Vaud. Il y sera considéré comme un VTC.

Argumentaire :

Le Taxi d'une commune qui emmène un client dans une autre ne peut charger dans celle-ci un nouveau client que si la destination de celui-ci se situe dans une autre commune ou groupement de communes vaudoises ou vers un autre canton.

1) *Si l'on prend l'exemple donné en marge du projet de loi du taxi genevois amenant un client à Lausanne, il est parfaitement acceptable qu'il charge un client dans la capitale vaudoise MAIS pour l'amener HORS DE L'AGGLOMERATION.. A cet effet, il est à rappeler que les taxis à plaques vaudoises ne sont pas autorisés à le faire sur le territoire genevois !*

2) *De plus, les taxis A d'autres communes ou canton portent des visuels « TAXI » et il est fort probable que la confusion règnera dans les rues des autres communes dans lesquelles ils se rendent. Cette concurrence déloyale sera impossible maîtriser, surtout du fait des différents tarifs de prise en charge imposés par les communes.*

3) *Par ailleurs, l'exemple du trajet Lausanne – Aigle présent dans le communiqué du Canton (p.4) n'est pas pertinent: en effet : pour amener un client à Aigle, le taxi prend l'autoroute et ne traverse pas les communes citées. S'il devait le faire pour des raisons de problèmes de circulation, il n'est pas exact qu'il serait soumis au règlement de chaque commune puisqu'il ne ferait que TRANSITER par celles-ci, ce qui est parfaitement admis déjà partout.*

- Art 74C – al. 2 – Ajout nouvelle lettre

Les VTC ne sont pas autorisés à porter quelque signe extérieur que ce soit, lumineux ou non, attestant de leur activité de transport de personnes.

Argumentaire :

Pour le bon ordre, les usagers et les forces de police ne doivent pas être floués, et cela découragera encore plus le sillonnage des rues par les VTC en quête de halage par les usagers source de désordre dans le trafic et de pollution

- Art 74C – al. 2 – Ajout nouvelle lettre

Les VTC, doivent justifier, lorsqu'ils demandent une autorisation d'exercer , d'une affiliation à un ou plusieurs diffuseurs de courses.

Comité de consultation des professionnels des taxis de la région lausannoise

Chemin du Devin 31B

1012 Lausanne - akrimi-bakir@bluewin.ch

Argumentaire :

Cela sera par là-même la preuve que leur circulation à but professionnel dans une commune est liée à une commande de course réelle et qu'il se n'agit pas de « maraudage ». Il faut rappeler également que le diffuseur est un élément supplémentaire de garantie de la sécurité de l'usager et du chauffeur.

- Art 74C – al.2 – Ajout nouvelle lettre

Les VTC doivent être immatriculés dans le Canton de Vaud.

Argumentaire :

1) *Empêcher un afflux important de chauffeurs VTC d'autres cantons ou même de France voisine et augmenter une tension déjà palpable. L'exemple de Genève est probant : les taxis et VTC doivent être 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 légers et ne suffisent notoirement pas. Or, les besoins de surveillance vont considérablement augmenter.*
- 2) *Dans le cas contraire, la concurrence annoncée ne sera plus maîtrisable s'affichant comme à nouveau déloyale, et, seuls les places de stationnement réservées et les couloirs de bus autorisés aux taxis bénéficiant d'une autorisation A ne pourront justifier les nombreuses obligations et les coûts élevés imputés à cette même autorisation, d'autant que les coûts, comme le laisse supposer le projet de loi, devrait augmenter avec les frais supplémentaires de surveillances mise en avant par le Canton (Création d'un nouveau fichier informatique, etc.)*

- Art. 74 – demande d'une lettre supplémentaire

Mise sur pied d'une commission permanente constituée également de représentants de la profession des taxis aux fins d'évaluation des effets de la nouvelle loi afin d'en rectifier les modalités si nécessaire.

Argumentaire :

Cette nouvelle loi fait prendre un risque important à la profession des chauffeurs de taxis. C'est la raison pour laquelle nous demandons cette période d'évaluation au-travers d'une commission permanente, particulièrement chargée de la surveillance des mesures à l'encontre des fraudeurs, de la pratique des prix, du bon ordre, etc.

Comité de consultation des professionnels des taxis de la région lausannoise

Chemin du Devin 31B

1012 Lausanne - akrimi-bakir@bluewin.ch

En vous remerciant de votre attention à la lecture de ce qui précède, nous restons en tout temps à votre disposition et vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs, l'expression de nos meilleures salutations.

Pour le Comité de consultation,

Mme Thushana Panugopan
Groupement des Entreprises

M. Abdelkrim Benayad
Groupement des Indépendants

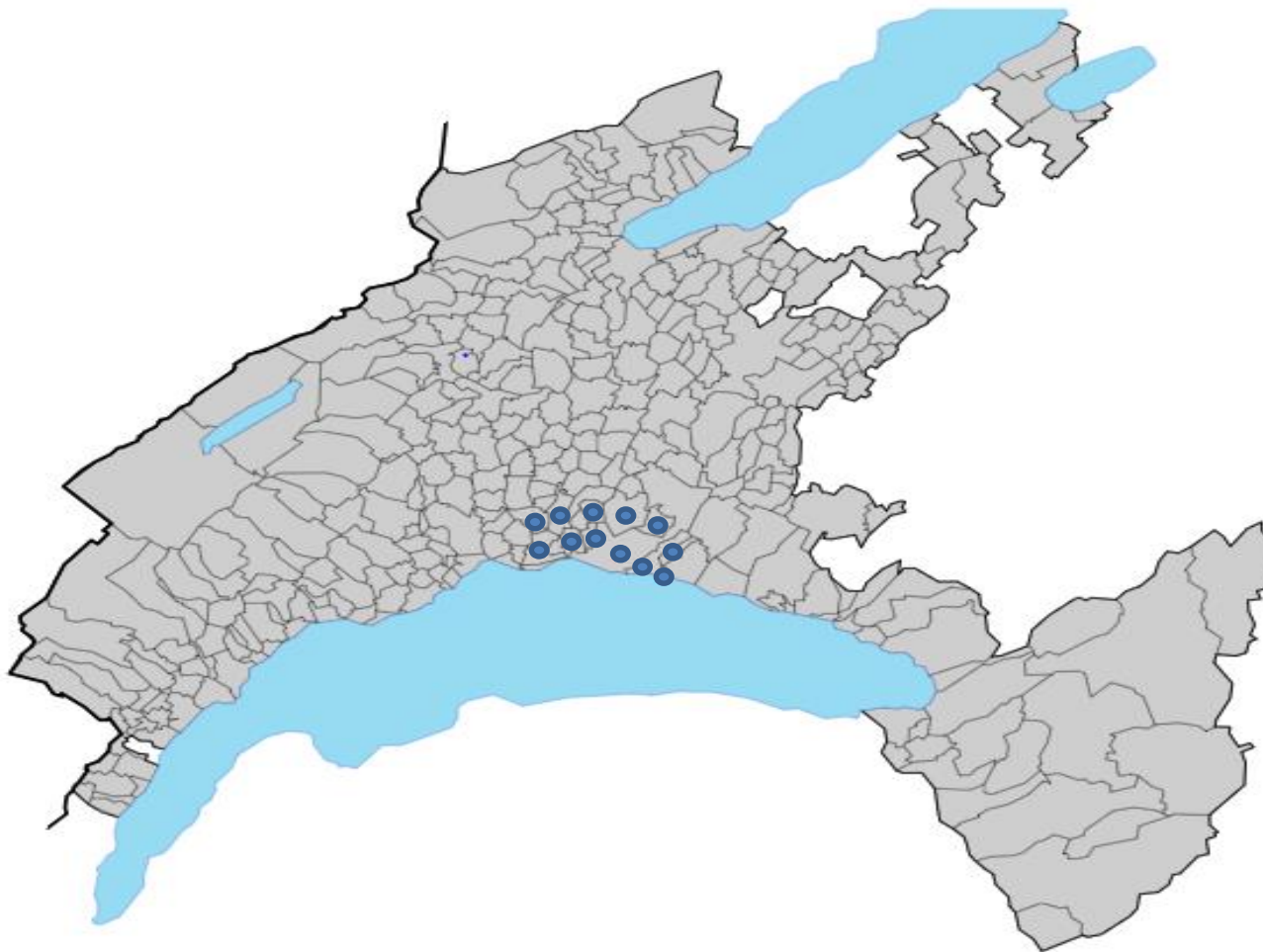
M. Abdelhamid Akrimi
Union des Taxis lausannois

Commission du Grand Conseil pour le projet de Loi sur les taxis 19.03.2018

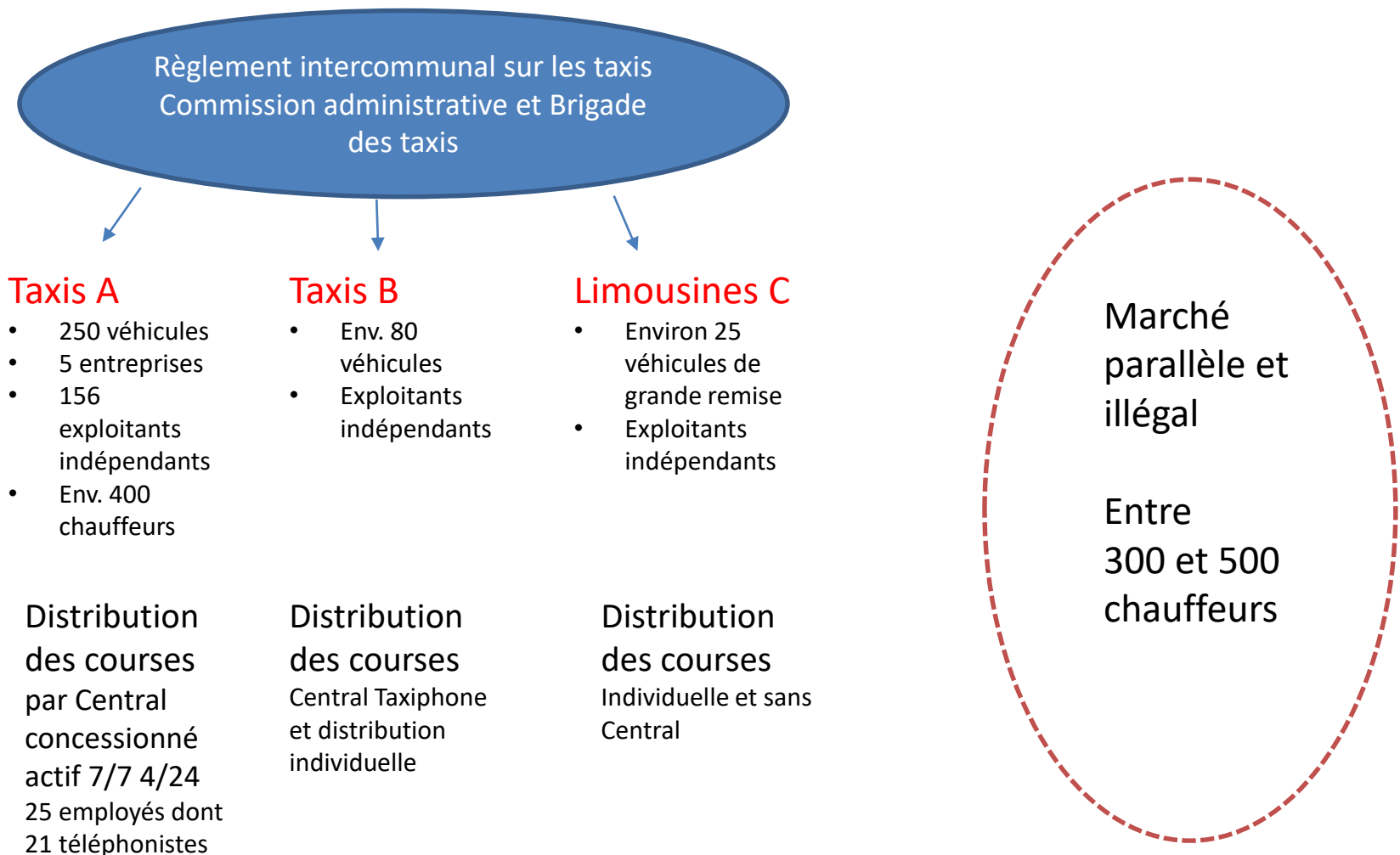
Jean Lazega
Directeur
Taxi Services Sàrl

12 communes réunies dans l'Association intercommunale pour les taxis pour servir **251'171 habitants** (32 % de la population vaudoise totale)*.

Pour rappel: 326 communes dans le Canton.



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



Taxi Services Sàrl

Mandat de service public sans but de profit et sans subventions

Société concessionnée par l'Association intercommunale des Taxis et en mains exclusivement des détenteurs d'Autorisation A.

Faits et chiffres marquants 2017

Société fondée en 2008 issue du regroupement entre les centraux d'indépendants et d'entreprises.

Nombre de collaborateurs: 25 (dont 21 téléphonistes)

Budget : 2'000'000.-

Financement exclusivement par les détenteurs d'Autorisations A

Nombre total de courses 2017 : 1'070'000

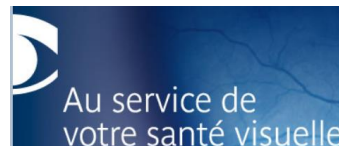
Dont mandats d'organismes publics : 128'000 soit 12 % (350 courses/jour)

Baisse du nombre de courses depuis 2015 : 20 % et baisse constante (hors courses service public en augmentation).

Taxi Services Sàrl

Mandat de service public sans but de profit et sans subventions

Principaux partenariats publics



C'est un fait !

Notre Central d'appel ne peut survivre et servir de manière coordonnée et efficace le service public que si un nombre important de taxis lui sont affiliés..

Le maintien d'un Central d'appel œuvrant par téléphone tout en proposant une diffusion par application reste nécessaire pour une grande majorité d'utilisateurs, soit en raison de leur âge, soit en raison de difficultés médicales, soit encore par le désir d'avoir encore une voix humaine pour prendre la commande.

Pour que cela soit le cas, il faut que les taxis opérant dans notre ensemble de 11 communes puissent dignement gagner leur vie dans les contraintes nécessaires des règlements et ainsi avoir les moyens d'être abonnés au Central.

Nos commentaires sur quelques articles du projet de Loi

Points du projet de Loi

- Chapitre II

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

Environ 50 enquêtes de police (judiciaire, circulation, SIT, etc) ou du Parquet par année auxquelles nous répondons immédiatement. Il est important que toutes les données digitales, écrites ou vocales concernant l'activité professionnelle des chauffeurs (leurs parcours exacts, leurs données personnelles, leurs clients) soient rapidement accessibles aux autorités qui les demandent. **C'est une question de sécurité pour les usagers !**

Les exigences en matière d'objets perdus également: des dizaines de requêtes annuelles et pratiquement toutes rapidement couronnées de succès.

Pour atteindre ce niveau de performance, outre le siège des diffuseurs en Suisse, il est indispensable que **les données** soient stockées, si ce n'est dans le canton, pour le moins EN SUISSE.

C'est notre cas à Taxi Services et cela impacte fortement notre budget !

Points du projet de Loi

- Chapitre II

Art 62d **Conditions d'attribution des courses** (suite)

Proposition d'ajout d'une lettre d. à l'al. 2

d. qui dépassent de 10 % le montant préalablement indiqué au client si celui-ci n'a pas exigé un changement d'itinéraire ou demandé un temps d'attente en cours de trajet.

En effet, le Central Taxi services et les taxis A pratiquent un prix connu du client et approuvé par les autorités communales. Or, dans les fait, les courses distribuées par les nombreux diffuseurs digitaux sont soumises à des variations de prix qui peuvent être très importantes et dont le détail de calcul n'est pas toujours clair.

Points du projet de Loi

- Chapitre II

Art 62e **Autorisations**

Proposition d'ajout d'un al. ou de l'intégration à l'al. 1. de l'obligation d'un **certificat d'examen topographique délivré pour les communes dans lesquelles le chauffeur désire exercer.**

Taxi Services exige et exigera des chauffeurs abonnés qu'il disposent de solides connaissances topographiques des 12 communes de l'Association des communes pour les taxis. Le GPS n'est pas une solution sûre pour de nombreux cas de figure.

Il s'agit là également d'un point important de la protection de l'utilisateur car il est de la **responsabilité du chauffeur** d'assumer **le choix du parcours**, (et donc de son prix) et non à des données GPS pas toujours fiables, et certainement pas en cas de changements inattendus des dispositifs de circulation.

Points du projet de Loi

- Chapitre II

Art 62g *Registre des autorisations*

Proposition d'ajout d'un alinéa sur la visibilité des VTC

Taxi Services fournit à ses abonnés un luminaire permettant aux autorités d'exercer leurs contrôles.

Pour les VTC, il sera impossible de les identifier donc de les contrôler. La France a compris ce problème et les préfetures 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 lettre c. 4. : nous proposons de remplacer «**peuvent**» par «**doivent**».

En effet, une entreprise de taxi exogène à la commune pourrait, avec trois véhicules répondre à toutes les exigences de l'al. 3 a.b.c. Si la commune ou un ensemble de communes ne limitent pas le nombre, un Central d'appel et de coordination tel que Taxi Services ne perdurera probablement pas car ses abonnés seront tentés de créer des petites entreprises domiciliées dans d'autres communes et qui auraient toute liberté d'exercer à Lausanne et environs.

Merci de votre attention.

Message adressé au Secrétariat général du Grand Conseil via le formulaire de contact « vd.ch »
(19.09.2018)

Pierre-André GIACOMETTI - PROJET DE LOI CANTONALE VAUDOISE SUR LES TAXIS

Mesdames, Messieurs les membres du Grand Conseil vaudois,

En préambule, je relève ce qui suit :

Personnellement, je suis depuis le 1er avril 2006, chauffeur de taxi "B" LIBRE de LAUSANNE avec autorisation officielle. Je vis de cette activité lucrative déclarée et reconnu indépendant par la SUVA.

Au vu d'UBER qui a fait baisser les recettes de plus de 50%, je réalise mon activité dans quasiment tous les giron 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



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