

Annule et remplace le précédent

**EXPOSE DES MOTIFS ET PROJETS DE LOIS modifiant
la loi du 31 mai 2005 sur l'exercice des activités économiques (LEAE)**

et

la loi du 25 novembre 1974 sur la circulation routière (LVCR)

et

RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL

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

1 EXPOSÉ DES MOTIFS ET PROJETS DE LOI

1.1 Introduction

1.1.1 Contexte

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

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

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

Mathieu Blanc et consorts – Pour une loi/réglementation cantonale du service de transport de personnes (15_POS_131).

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

Cette révision implique que les acteurs qui ne rempliront pas les conditions ne pourront pas pratiquer l'activité de transport de personnes à titre professionnel. Il s'ensuit que le modèle UberPop (UberPOP permet à "Monsieur et Madame Tout-le-monde" d'effectuer des courses sans être titulaires d'une autorisation de transport de personnes à titre professionnel. Cela peut potentiellement conduire à une violation de toutes les législations applicables à l'exercice de cette activité. En Suisse, la société Uber s'est engagée à mettre un terme à cette activité d'ici au mois de juin 2018 [mars 2018 pour la suisse romande]), tel qu'il existe actuellement, ne sera plus compatible avec le cadre légal prévu.

1.1.2 Objectif poursuivi

Le présent projet a pour objectif de modifier la loi du 31 mai 2005 sur l'exercice des activités économiques (LEAE) et, dans une moindre mesure, la loi du 25 novembre 1974 sur la circulation routière (LVCR, RSV 741.01) suite à la prise en considération par le Grand Conseil du Postulat Mathieu Blanc et consorts – Pour une loi/réglementation cantonale du service de transport de personnes (15_POS_131). Une nouvelle disposition traitant des compétences est introduite au Titre I de la LEAE. Par ailleurs, une nouvelle section VIII relative au transport de personnes à titre professionnel (Chapitre II de la loi) ainsi qu'une nouvelle section III (Chapitre IV de la loi) pour ce qui a trait aux compétences communales sont ainsi introduites au sein du Titre III de la LEAE.

La mise en œuvre concrète de cette nouvelle réglementation nécessite la création, la tenue et la mise à disposition des autorités d'exécution cantonale et communale d'un registre informatique cantonal relatif à l'activité de transport de personnes à titre professionnel déployée par les taxis et les véhicules de transport avec chauffeur (VTC), aux chauffeurs pratiquant le transport de personnes à titre professionnel (chauffeurs de taxis et chauffeurs de VTC) et aux diffuseurs de courses. Une disposition transitoire prévoit que dite mise en œuvre s'effectuera dans un délai de deux ans dès l'entrée en vigueur du projet de loi.

1.2 Etat des lieux en matière de transport à titre professionnel de personnes

1.2.1 Dans le canton de Vaud

A l'heure actuelle, le canton de Vaud ne connaît pas de législation cantonale sur le transport de personnes à titre professionnel. En effet, ce sont les communes qui sont compétentes pour légiférer et les règlements émis ne concernent que le service des taxis à l'exclusion de toute autre forme de transport de personnes à titre professionnel (art. 8, al. 1, de la loi cantonale sur la circulation routière [LVCR]).

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

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

Source : DIS

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

1.2.2 En Suisse

1.2.2.1 Au niveau fédéral

Réglementation actuelle

Législation sur la régle du transport de voyageurs

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

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

professionnel sur son territoire dans les limites précitées.

Législation sur la circulation routière

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

³⁴¹ Art. 71 LTR.

³⁴² Art. 2, al. 2, let. c, OTR 2.

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

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

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

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

³⁴⁷ Ch. 2.4 et art. 15 et 16a OTR 2.

³⁴⁸ Art. 17 et 18 OTR 2.

³⁴⁹ Art. 19, al. 1, OTR 2.

³⁵⁰ Art. 25, al. 4, OTR 2.

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

³⁵² Art. 101 OETV.

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

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

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

³⁵⁶ Art 56 LCR.

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

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

Législation sur le marché intérieur

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

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

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

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

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

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

Législation sur les assurances sociales

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

Le Tribunal fédéral s'est déjà prononcé à plusieurs reprises sur le statut des chauffeurs de taxis et plus particulièrement ceux liés à une centrale de taxis (Arrêt du 17 juin 2014, 8C_357/2014 ; Arrêt du 9 novembre 2017, 8C_571/2017). Le statut reconnu a été dans les deux cas un statut de salarié. Il est quoiqu'il en soit certain que les autorités d'exécution du présent projet de loi devront se conformer aux décisions rendues au niveau fédéral (par la SUVA, le Tribunal fédéral ou autres autorités).

Développements futurs

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

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

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

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

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

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

Avis du Conseil fédéral

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

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

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

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

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

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

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

Avis du Conseil fédéral

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

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

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

Point de vue du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat suit avec attention les développements au niveau européen et fédéral et adaptera, le cas échéant, le cadre légal cantonal.

1.2.2.2 Dans quelques autres cantons

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

Dans le canton de Genève, par contre, le Grand Conseil a adopté, en date du 13 octobre 2016, la loi sur les taxis et les véhicules de transport avec chauffeur (LTVTC, RSG H 131) qui est entrée en vigueur le 1er juillet 2017. Cette nouvelle loi fait néanmoins l'objet de trois recours encore pendants devant la Chambre constitutionnelle de la Cour de justice du Canton de Genève. La nouvelle réglementation répond à l'arrivée d'Uber dans le canton. Elle entérine l'interdiction d'UberPOP sur sol genevois.

Pour sa part, le canton de Bâle-Ville n'a pas entamé de révision de sa loi sur le service des taxis (Gesetz über den Betrieb von Taxis [Taxigesetz], RS-BS 563.200) suite à l'arrivée de Uber sur son sol. Dans une réponse à une question écrite du député Stephan Mumenthaler "Uber als Pseudo-Taxi", le Conseil d'Etat bâlois s'est limité à répondre qu'Uber n'entrait pas dans le champ d'application de la législation bâloise sur les taxis. Néanmoins, une pétition visant à interdire Uber sur sol bâlois a été déposée. Les pétitionnaires invoquent une violation de la LCR, de la LTV, de l'OTR 2, de la LAVS ainsi que le fait qu'un risque de sécurité pour les chauffeurs, les clients et la population existe. La pétition a été remise au Conseil d'Etat en date du 20 avril 2016.

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

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

1.3.1 Généralités

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

a) les nouvelles dispositions légales doivent définir, de manière synthétique, les conditions d'accès à l'activité de transport de personnes à titre professionnel en veillant à la sécurité publique et à la protection des consommateurs ;

b) l'autonomie communale en ce qui concerne l'usage accru du domaine public par les taxis doit être préservée au mieux ;

c) les nouvelles dispositions légales sont introduites dans la loi sur l'exercice des activités économiques (LEAE). Cette intégration dans une loi déjà existante présente l'avantage de pouvoir appliquer aux chauffeurs, entreprises de transport de personnes à titre professionnel ou diffuseurs de courses, les sanctions prévues par cette loi (art. 99 LEAE et son renvoi à la loi sur les contraventions [LContr, RSV 312.11]). Celles-ci sont plus dissuasives que celles qui prévalent actuellement dans les règlements communaux. Les instruments répressifs permettent de :

- Retirer provisoirement ou définitivement une autorisation accordée (art. 19 LEAE) ;
- Prononcer des amendes maximales de Fr. 20'000.- lors d'une première infraction et de Fr. 50'000.- en cas de récidive.

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

1.3.2 Commentaire du projet de loi, par articles

1.3.2.1 Article 4, lettre M, LEAE

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

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

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

Généralités

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

L'activité doit être régulière et effectuée dans le but de réaliser un profit économique. Conformément à l'art. 3, al. 1bis, OTR 2, les courses sont considérées comme régulières si elles sont effectuées au moins deux fois dans des intervalles de moins de seize jours. Quant au profit économique, il est réputé réalisé lorsque le prix requis pour la course dépasse les coûts du véhicule et de l'indemnisation des dépenses du conducteur. Il s'en suit que si les courses effectuées ne sont pas régulières et/ou qu'il n'y a pas de but de réaliser un profit économique (par exemple le covoiturage), l'activité n'est pas soumise aux nouvelles dispositions de la LEAE.

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

Ad alinéa 1

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ad alinéa 2

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

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

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

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

1.3.2.3 Article 62A LEAE, compétence (nouveau)

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

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

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

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

1.3.2.5 Article 62C LEAE Diffuseurs de courses (nouveau)

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

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

Ad alinéa 1

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

Ad alinéa 2

Cet alinéa reprend l'art. 27 de la législation genevoise relatif à l'attribution des courses. Les entreprises de transport de personnes à titre professionnel ainsi que les diffuseurs de courses doivent vérifier que les chauffeurs sont bien aptes à exercer le transport de personnes à titre professionnel et que leur véhicule est conforme aux prescriptions en vigueur. Tant le diffuseur de courses que l'entreprise de transport à titre professionnel sont responsables aux yeux de la loi.

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

professionnel (permis B121), que leur temps de repos est respecté, que leur véhicule est conforme (état du véhicule, immatriculation, assurances, enseigne lumineuse si c'est un taxi, etc.), qu'il a bien contracté une assurance responsabilité civile pour le transport de personnes à titre professionnel, que le paiement des charges sociales est bien en règle, etc.

1.3.2.7 Article 62E LEAE Autorisations (nouveau)

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

Ad alinéa 1

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

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

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

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

Ad alinéa 2

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

Ad alinéa 3

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

L'autorisation permet ainsi d'exercer l'activité de transport de personnes à titre professionnel dans tout le canton même si dite activité est exercée à un taux réduit (quelques heures par mois par exemple). Seules les restrictions purement communales relatives à l'usage accru du domaine public par les taxis, ne sont pas valables sur l'entier du territoire cantonal.

Exemple : Monsieur Dupont souhaite exercer l'activité de transport de personnes à titre professionnel en tant que taxi. Il requiert les autorisations nécessaires auprès de l'autorité cantonale qui les lui délivre. Ses autorisations de transporter des personnes à titre professionnel sont valables sur l'entier du territoire cantonal. Par contre, son autorisation d'emprunter les voies de bus ainsi que de parquer son véhicule sur les cases "taxis" n'est valable que sur le territoire de la commune qui la lui a délivrée. S'il souhaite pouvoir bénéficier de ces prérogatives sur le territoire d'une autre commune, il devra demander l'autorisation idoine et s'acquitter de la taxe y relative comme c'est déjà le cas actuellement.

Ad alinéa 4

La LMI prévoit non seulement une accessibilité uniforme au marché intra-cantonal pour tous les acteurs mais également un accès identique en matière inter-cantonale. Il s'en suit que la liberté d'accès au marché ne peut en principe pas être refusée à des offreurs externes (art. 3, al. 1-3, LMI). En effet, la LMI part du principe que les réglementations cantonales ou communales sur l'accès au marché sont

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

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

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

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

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

Ad alinéa 5

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

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

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

1.3.2.9 Article 62G LEAE Registre des autorisations (nouveau)

Création du registre

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

Compte tenu du fait que les autorisations délivrées sont cantonales et que les autorisations communales

y sont intimement liées puisqu'une autorisation communale ne peut pas être délivrée sans que, préalablement, une autorisation cantonale n'ait été accordée aux chauffeurs, aux raisons individuelles ou personnes morales exerçant l'activité de transport de personnes à titre professionnel (qu'il s'agisse de taxis ou de VTC) ainsi qu'aux diffuseurs de courses, il se justifie que les autorités cantonales et les communes introduisent dans un registre unique les autorisations qu'elles délivrent. En contrepartie, les autorités peuvent visualiser les autorisations d'ores et déjà délivrées par l'autorité cantonale.

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

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

Financement du registre

L'art. 20, al. 1, LEAE prévoit que : "Le Conseil d'Etat fixe, par voie réglementaire, le tarif des émoluments destinés à couvrir les frais effectifs, liés au travail de l'administration occasionné par l'octroi, le renouvellement, le retrait et le refus d'autorisations". En outre, il peut prévoir l'affectation de toute ou partie de ces émoluments pour le développement et la maintenance des outils informatiques (art. 20, al. 2, LEAE).

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

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

Ad alinéa 1

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

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

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

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

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

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

Ad alinéas 2 et 3

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

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

- let.a : elle doit offrir une complémentarité au service public ;
- let.b : les chauffeurs exerçant cette activité doivent prendre part à un service de piquet 24/24 et 7/7 mis en place par la commune. Cela ne veut pas dire qu'un chauffeur doit assurer à lui seul le service de piquet. Il doit se mettre à disposition d'une commune ou association de communes pour assurer le service de piquet ;
- let. c : le règlement communal peut prévoir que le requérant doive s'affilier à un seul diffuseur de courses. Cette disposition laisse la possibilité aux communes qui le souhaiteraient de conditionner, par le biais de leur règlement, l'usage accru de leur domaine public à l'obligation de s'affilier à un diffuseur de course unique, de leur choix. Une telle restriction n'est en effet constitutive ni d'une violation de la liberté économique, ni d'une violation de la liberté d'association, ni d'une inégalité de traitement (arrêt du TF du 29 août 2011, réf. 2C_116/2011, consid. 7.2, 7.3 et 9), pour autant toutefois que l'exploitation de la centrale d'appel (diffuseur de course) ait fait l'objet d'un appel d'offre public, renouvelé régulièrement (arrêt du TF du 9 octobre 2007, réf. 2C_71/2007, consid. 6). En l'absence d'une disposition correspondante dans le règlement communal, le requérant pourra choisir de s'affilier ou non, à un ou plusieurs diffuseurs de courses.

A l'heure actuelle, en ville de Lausanne, certains taxis effectuent d'ores et déjà quelques courses Uber durant leurs heures creuses. Pour ce faire, ils ont dû s'affilier à deux diffuseurs de courses (inscription sur l'application Uber en plus de leur affiliation à un central téléphonique prévu par le règlement communal), choix que l'Association de communes de la région lausannoise pourrait à l'avenir restreindre à un seul diffuseur si elle le prévoit dans son règlement. Si les conditions qui précèdent ne sont pas cumulativement remplies, il s'agit d'une activité de VTC et non de taxi.

Ad alinéa 4

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

Ad alinéa 5

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

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

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

Ad alinéa 6

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

1.3.2.11 Dispositions transitoires

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

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

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

1.3.2.12 Article 8 LVCR Autorités communales

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

1.3.3 Consultation

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

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

2 RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT AU POSTULAT MATHIEU BLANC RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LE POSTULAT MATHIEU BLANC ET CONSORTS - POUR UNE LOI/RÈGLEMENTATION CANTONALE DU SERVICE DE TRANSPORT DE PERSONNES (15_POS_131)

2.1 Rappel du postulat

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

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

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

également.

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

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

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

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

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

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

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

Ce développement devrait toutefois se limiter à adopter des règles qui visent la protection du public, le

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

Du point de vue de la sécurité des clients et des usagers, une activité commerciale de taxi sans contrainte légale n'est pas envisageable non plus ; on pense notamment à l'état du véhicule, au respect des dispositions fédérales quant à l'exigence d'un permis de transporteur professionnel, d'immatriculation professionnelle du véhicule et d'intégration d'un tachygraphe ; on peut également ajouter l'exigence d'une assurance responsabilité civile passagers et conducteur particulière, d'un bilan de santé, d'une limite d'âge, voire de conditions de pratique (5 ans dès l'obtention du permis de conduire) par exemple.

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

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

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

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

2.2 Procédure

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

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

2.3 Réponse du Conseil d'Etat

Le texte proposé uniformise les conditions pour les acteurs du marché tout en laissant aux communes la compétence de réglementer l'usage accru du domaine public. Par conséquent, le présent projet donne pleinement suite au postulat en intégrant de nouvelles dispositions relatives au transport professionnel de personnes dans la LEAE. La réglementation proposée vise à garantir le respect du droit fédéral, la loyauté dans les affaires en encourageant une concurrence saine, l'autonomie communale ainsi que la protection du consommateur.

3 CONSÉQUENCES

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

La loi sur l'exercice des activités économiques (LEAE) est modifiée. De plus, l'ajout des nouvelles dispositions légales entraîne une modification formelle de l'art. 8 de la loi cantonale sur la circulation routière (LVCR, RSV 741.01).

Le règlement d'application de la loi sera adapté dans la mesure utile. Un texte sera proposé au Conseil d'Etat après avoir consulté les milieux concernés.

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

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

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

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

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

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

Néant.

3.4 Personnel

La Police cantonale du commerce (PCC) est en charge de la surveillance de l'application de la LEAE. Au surplus, elle gèrera le registre informatique.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.5 Communes

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

3.6 Environnement, développement durable et consommation d'énergie

Néant.

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

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

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

Néant.

3.9 Découpage territorial (conformité à DecTer)

Néant.

3.10 Incidences informatiques

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

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

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

Néant.

3.12 Simplifications administratives

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

3.13 Protection des données

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

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

3.14 Autres

Néant.

4 CONCLUSION

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

- le projet de loi modifiant la loi du 31 mai 2005 sur l'exercice des activités économiques (LEAE) ;
- le projet de loi modifiant la loi du 25 novembre 1974 sur la circulation routière (LVCR) ;
- le rapport sur le postulat Mathieu Blanc et consorts – Pour une loi/réglementation cantonale du service de transport de personnes (15_POS_131).

Texte actuel

Projet

PROJET DE LOI
modifiant la loi du 31 mai 2005 sur l'exercice des
activités économiques (LEAE)

du 17 janvier 2018

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

vu le préavis ...

décète

Article premier

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

Texte actuel

TITRE I DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Art. 4 Activités soumises à autorisation

¹ La loi soumet également à autorisation les activités suivantes :

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

Projet

TITRE I DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Art. 4 Activités soumises à autorisation

¹ La loi soumet également à autorisation les activités suivantes :

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

	Texte actuel
TITRE III	ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES SOUMISES À AUTORISATION
Chapitre I	Procédure d'autorisation

Chapitre II	Activités relevant de la compétence du canton
-------------	--

	Projet
TITRE III	ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES SOUMISES À AUTORISATION
Chapitre I	Procédure d'autorisation

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

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

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

Chapitre II	Activités relevant de la compétence du canton
-------------	--

SECTION VIII *TRANSPORT DE PERSONNES À TITRE
PROFESSIONNEL*

Art. 62a **Compétence**

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

Texte actuel

Projet

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

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

Art. 62c Diffuseurs de courses

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

Art. 62d Conditions d'attribution des courses

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

² Ils ne sont pas autorisés à attribuer des courses sur le territoire cantonal à des chauffeurs :

a. qui ne sont pas au bénéfice des autorisations et permis nécessaires pour exercer leur activité ;

b. qui ne respectent pas les exigences du droit fédéral applicables au transport de personnes à titre professionnel ;

ou

c. qui utilisent des véhicules ne répondant pas aux exigences du droit fédéral, de la présente loi ou de ses dispositions d'application.

Art. 62e Autorisations

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

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

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

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

⁵ Le règlement d'exécution fixe les modalités.

Art. 62f Durée de validité des autorisations

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

Art. 62g Registre des autorisations

¹ Le département tient un registre informatique concernant :

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

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

Texte actuel

Chapitre IV Autorisation délivrée par la commune

Projet

données correspondantes.

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

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

⁵ Le registre n'est pas public.

⁶ Le règlement d'exécution fixe les modalités.

Chapitre IV Autorisation délivrée par la commune

SECTION III TRANSPORT DE PERSONNES À TITRE PROFESSIONNEL

Art. 74a Principe

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

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

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

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

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

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

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

⁵ Le règlement communal détermine notamment le montant de la taxe qui

Texte actuel

Projet

peut être prélevée.

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

Art. 2 Dispositions transitoires

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

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

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

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

Art. 3 Exécution et entrée en vigueur

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

Texte actuel

Projet

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

La présidente :

Le chancelier :

N. Gorrite

V. Grandjean

Texte actuel

Projet

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

du 17 janvier 2018

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

vu le préavis...

décète

Article premier

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

Chapitre I Autorités administratives

Art. 8 Autorités communales

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

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

Chapitre I Autorités administratives

Art. 8 Autorités communales

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

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

Texte actuel

Projet

Art. 2 Exécution et entrée en vigueur

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

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

La présidente :

Le chancelier :

N. Gorrite

V. Grandjean