



**BULLETIN DES SEANCES DU GRAND CONSEIL
DU CANTON DE VAUD**

N° 064

Séance du mardi 29 janvier 2019

Présidence de M. Rémeij Jaquier, président

Sommaire

Dépôts du 29 janvier 2019.....	5
<i>Interpellations</i>	5
<i>Motion</i>	5
<i>Question</i>	5
<i>Résolutions</i>	6
Communication.....	6
<i>Modification de l'ordre du jour</i>	6
Interpellation Catherine Labouchère et consorts – Mobilité des élèves pour les échanges linguistiques, que faire pour l'améliorer ? (19_INT_285)	8
<i>Texte déposé</i>	8
<i>Développement</i>	8
Interpellation Muriel Cuendet Schmidt et consorts – Pour ne pas mettre les clubs et associations « knock-out » ! (19_INT_288)	9
<i>Texte déposé</i>	9
<i>Développement</i>	9

Interpellation Josephine Byrne-Garelli et consorts – Comment revaloriser le travail des infirmiers-ères ? (19_INT_289).....	10
<i>Texte déposé</i>	10
<i>Développement</i>	10
Interpellation Florence Bettschart-Narbel et consorts – Mobilité linguistique : pourquoi le canton de Vaud est-il à la traîne ? (19_INT_291).....	10
<i>Texte déposé</i>	10
<i>Développement</i>	11
Interpellation Valérie Schwaar – Remboursement du trop-perçu au SAN : un fonctionnement bimode ? (19_INT_284).....	11
<i>Texte déposé</i>	11
<i>Développement</i>	12
Interpellation Stéphane Montangero et consorts – Renoncement genevois au E-vote : et après ? (19_INT_286).....	12
<i>Texte déposé</i>	12
<i>Développement</i>	14
Interpellation Yann Glayre et consorts - Cybersécurité – Quelle est la stratégie de l’Etat de Vaud pour traiter la plus grande collection de fuite de données de l’histoire ? (19_INT_287)	15
<i>Texte déposé</i>	15
<i>Développement</i>	15
Interpellation Jean Tschopp et consorts – Développer la médiation carcérale (19_INT_290)	16
<i>Texte déposé</i>	16
<i>Développement</i>	17
Postulat Carole Dubois et consorts – Etude sur les raisons des réadmissions hospitalières potentiellement évitables : mieux vaut prévenir que guérir (19_POS_104)	17
<i>Texte déposé</i>	17
<i>Développement</i>	18
Postulat Vincent Keller et consorts – Lausanne – Barcelone en train, maintenant ! (19_POS_105)	19
<i>Texte déposé</i>	19
<i>Développement</i>	20
Motion Jean-François Thuillard et consorts – Mesures à renforcer contre l’abandon des déchets (19_MOT_074)	20
<i>Texte déposé</i>	20
<i>Développement – Motion retirée</i>	21
Motion Pierre-André Romanens et consorts – Des accords sans désaccords (19_MOT_075).....	21
<i>Texte déposé</i>	21
<i>Développement</i>	22

Motion Didier Lohri et consorts – Aide à la création et maintien des places d'apprentissage (19_MOT_076)	22
<i>Texte déposé</i>	22
<i>Développement</i>	24
Pétition en faveur de la famille G. (17_PET_006)	25
<i>Rapport de la Commission thématique des pétitions</i>	25
<i>Décision du Grand Conseil après rapport de commission</i>	26
Pétition – La famille U. ne doit pas être renvoyée (18_PET_016)	27
<i>Rapport de la Commission thématique des pétitions</i>	27
<i>Décision du Grand Conseil après rapport de la commission</i>	28
Pétition pour le droit au travail et à la formation pour toutes et tous ! (18_PET_018)	30
<i>Rapport de la Commission thématique des pétitions</i>	30
<i>Décision du Grand Conseil après rapport de commission</i>	31
Pétition contre la séparation dramatique et injuste d'une famille bien intégrée dans la Broye vaudoise en Suisse (18_PET_022)	34
<i>Rapport de la Commission thématique des pétitions</i>	34
<i>Décision du Grand Conseil après rapport de commission</i>	35
Exposé des motifs et projets de loi modifiant la loi du 31 mai 2005 sur l'exercice des activités économiques (LEAE) et la loi du 25 novembre 1974 sur la circulation routière (LVCR) et Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat Mathieu Blanc et consorts - pour une loi/réglementation cantonale du service de transport de personnes (15_POS_131) (48)	36
<i>Rapport de la majorité de la commission</i>	36
<i>Rapport de la minorité de la commission</i>	36
<i>Premier débat</i>	37

La séance est ouverte à 9 h 30.

Séance du matin

Sont présent-e-s : Mmes et MM. Taraneh Aminian, Sergei Aschwanden, Claire Attinger Doepper, Anne Baehler Bech, Stéphane Balet, Céline Baux, Anne Sophie Betschart, Florence Betschart-Narbel, Jean-Luc Bezençon, Mathieu Blanc, Guy-Philippe Bolay, Anne-Laure Botteron, Arnaud Bouverat, Alain Bovay, Hadrien Buclin, Marc-Olivier Buffat, Sonya Butera, Josephine Byrne Garelli, Jean-François Cachin, François Cardinaux, Jean-Daniel Carrard, Carine Carvalho, Jean-François Chapuisat, Amélie Cherbuin, Alberto Cherubini, Christine Chevalley, Jean-Rémy Chevalley, Jean-Luc Chollet, Jérôme Christen, Dominique-Ella Christin, Philippe Cornamusaz, Régis Courdesse, Laurence Creteigny, Nicolas Croci Torti, Muriel Cuendet Schmidt, Julien Cuérel, Fabien Deillon, Alexandre Démétriadès, Eliane Desarzens, Pierre Dessemontet, Daniel Develey, Jean-Michel Dolivo, Carole Dubois, Thierry Dubois, Philippe Ducommun, Aline Dupontet, José Durussel, Cédric Echenard, Olivier Epars,

Séverine Evéquo, Pierre-Alain Favrod, Yves Ferrari, Isabelle Freymond, Sylvain Freymond, Circé Fuchs, Hugues Gander, Guy Gaudard, Maurice Gay, Jean-Marc Genton, Philippe Germain, Olivier Gfeller, Jean-Claude Glardon, Sabine Glauser Krug, Yann Glayre, Florence Gross, Valérie Induni, Nathalie Jaccard, Jessica Jaccoud, Vincent Jaques, Rémy Jaquier, Philippe Jobin, Rebecca Joly, Susanne Junglaus Delarze, Vincent Keller, Catherine Labouchère, Philippe Liniger, Didier Lohri, Yvan Luccarini, Axel Marion, Stéphane Masson, Claude Matter, Olivier Mayor, Daniel Meienberger, Martine Meldem, Roxanne Meyer Keller, Laurent Miéville, Maurice Mischler, Gérard Mojon, Stéphane Montangero, Pierre-François Mottier, Sarah Neumann, Maurice Neyroud, Jean-Marc Nicolet, Yves Paccaud, Yvan Pahud, Pierre André Pernoud, Olivier Petermann, Sylvie Podio, François Pointet, Léonore Porchet, Delphine Probst, Jean-Louis Radice, Pierre-Yves Rapaz, Etienne Räss, Yves Ravenel, Aliette Rey-Marion, Stéphane Rezso, Claire Richard, Werner Riesen, Anne-Lise Rime, Nicolas Rochat Fernandez, Pierre-André Romanens, Myriam Romano-Malagrifa, Pierrette Roulet-Grin, Denis Rubattel, Daniel Ruch, Monique Ryf, Graziella Schaller, Carole Schelker, Valérie Schwaar, Claude Schwab, Patrick Simonin, Eric Sonnay, Jean-Marc Sordet, Felix Stürner, Nicolas Suter, Maurice Treboux, Daniel Trolliet, Jean Tschopp, Christian Van Singer, Vassilis Venizelos, Pierre Volet, Philippe Vuillemin, Marc Vuilleumier, Cédric Weissert, Andreas Wüthrich, Georges Zünd, Pierre Zwahlen. (138)

Sont absent-e-s : 12 député-e-s.

Dont excusé-e-s : Mmes et MM. Christelle Luisier-Brodard, Muriel Thalman, Jean-Bernard Chevalley, Aurélien Clerc, Raphaël Mahaim, Alexandre Rydlo, Jean-François Thuillard. (7)

Séance de l'après-midi

Sont présent-e-s : Mmes et MM. Taraneh Aminian, Sergei Aschwanden, Claire Attinger Doepper, Anne Baehler Bech, Stéphane Balet, Céline Baux, Anne Sophie Betschart, Florence Betschart-Narbel, Jean-Luc Bezençon, Mathieu Blanc, Anne-Laure Botteron, Arnaud Bouverat, Hadrien Buclin, Marc-Olivier Buffat, Sonya Butera, Josephine Byrne Garelli, Jean-François Cachin, François Cardinaux, Jean-Daniel Carrard, Carine Carvalho, Jean-François Chapuisat, Amélie Cherbuin, Alberto Cherubini, Christine Chevalley, Jean-Rémy Chevalley, Jean-Luc Chollet, Jérôme Christen, Dominique-Ella Christin, Aurélien Clerc, Philippe Cornamusaz, Régis Courdesse, Laurence Cretegnny, Nicolas Croci Torti, Muriel Cuendet Schmidt, Julien Cuérel, Eliane Desarzens, Pierre Dessemontet, Grégory Devaud, Daniel Develey, Jean-Michel Dolivo, Carole Dubois, Philippe Ducommun, Aline Dupontet, José Durussel, Cédric Echenard, Olivier Epars, Séverine Evéquo, Pierre-Alain Favrod, Yves Ferrari, Isabelle Freymond, Sylvain Freymond, Circé Fuchs, Hugues Gander, Guy Gaudard, Maurice Gay, Jean-Marc Genton, Philippe Germain, Olivier Gfeller, Jean-Claude Glardon, Nicolas Glauser, Sabine Glauser Krug, Yann Glayre, Florence Gross, Valérie Induni, Nathalie Jaccard, Jessica Jaccoud, Vincent Jaques, Rebecca Joly, Susanne Junglaus Delarze, Vincent Keller, Catherine Labouchère, Philippe Liniger, Didier Lohri, Yvan Luccarini, Stéphane Masson, Claude Matter, Olivier Mayor, Daniel Meienberger, Serge Melly, Roxanne Meyer Keller, Laurent Miéville, Maurice Mischler, Gérard Mojon, Stéphane Montangero, Pierre-François Mottier, Sarah Neumann, Maurice Neyroud, Jean-Marc Nicolet, Yves Paccaud, Yvan Pahud, Pierre André Pernoud, Olivier Petermann, Sylvie Podio, François Pointet, Léonore Porchet, Delphine Probst, Jean-Louis Radice, Pierre-Yves Rapaz, Etienne Räss, Yves Ravenel, Aliette Rey-Marion, Stéphane Rezso, Claire Richard, Werner Riesen, Nicolas Rochat Fernandez, Pierre-André Romanens, Myriam Romano-Malagrifa, Pierrette Roulet-Grin, Denis Rubattel, Daniel Ruch, Monique Ryf, Graziella Schaller, Carole Schelker, Valérie Schwaar, Claude Schwab, Patrick Simonin, Eric Sonnay, Jean-Marc Sordet, Felix Stürner, Nicolas Suter, Maurice Treboux, Daniel Trolliet, Jean Tschopp, Christian Van Singer,

Vassilis Venizelos, Pierre Volet, Philippe Vuillemin, Marc Vuilleumier, Cédric Weissert, Andreas Wüthrich, Georges Zünd, Pierre Zwahlen. (132)

Sont absent-e-s : 18 député-e-s.

Dont excusé-e-s : Mmes et MM. Christelle Luisier-Brodard, Anne-Lise Rime, Muriel Thalmann, Alain Bovay, Jean-Bernard Chevalley, Raphaël Mahaim, Alexandre Rydlo, Jean-François Thuillard. (8)

Dépôts du 29 janvier 2019

Interpellations

En vertu de l'article 116 de la Loi sur le Grand Conseil, les interpellations suivantes ont été déposées :

1. Interpellation Vincent Keller – Catastrophe au Brésil : le Canton s'en lave-t-il les mains ? (19_INT_292)
2. Interpellation Philippe Liniger – Agissons ensemble (19_INT_293)
3. Interpellation Graziella Schaller et consorts – Pour que les directives anticipées soient respectées (19_INT_294)
4. Interpellation Hadrien Buclin – Le Service de l'emploi est-il resté passif face à une infraction à la procédure sur les licenciements collectifs par Elis SA ? (19_INT_295)
5. Interpellation Philippe Cornamusaz et consorts – A la veille de Pâques, faut-il teindre les oeufs ou le poulailler mobile ? (19_INT_296)
6. Interpellation Léonore Porchet – Grève des femmes*, grève féministe : quels droits pour les collaborateurs de l'Etat de Vaud ? (19_INT_297)
7. Interpellation Vassilis Venizelos et consorts au nom du groupe des Verts – Nouvelle catastrophe écologique dans le sud-est du Brésil : peut-on s'en VALE les mains ? (19_INT_298)
8. Interpellation Florence Bettschart-Narbel – Hôpital Riviera-Chablais : fête d'inauguration ou fête de départ ? (19_INT_299)

Ces interpellations seront développées ultérieurement.

Motion

En vertu de l'article 120 de la Loi sur le Grand Conseil, la motion suivante a été déposée :

Motion Nicolas Croci Torti et consorts – Pour un accompagnement actuel et adapté du corps enseignant vaudois (19_MOT_077)

Cette motion sera développée ultérieurement.

Question

En vertu de l'article 113 de la Loi sur le Grand Conseil, la question suivante a été déposée :

Simple question Philippe Vuillemin – Des soins palliatifs à bien plaie ? (19_QUE_031)

« Dans la *Feuille des avis officiels* du 25 janvier 2019 est publié l'Arrêté qui édicte la liste vaudoise 2012 des établissements hospitaliers admis à pratiquer à charge de l'assurance obligatoire des soins.

Pour faire bref, le Groupement hospitalier de l'ouest lémanique (GHOL), l'Hôpital intercantonal de la Broye (HIB), l'Hôpital Riviera-Chablais (HRC) et l'Hôpital de Château d'Oex, ne sont pas habilités à pratiquer à charge de l'assurance obligatoire des soins palliatifs, alors même que l'Ensemble hospitalier de la Côte (EHC) et les Etablissements Hospitaliers du Nord Vaudois (EHNV) le peuvent. Nous attendons du Conseil d'Etat — après qu'il nous ait renseignés sur ce qu'il entend par soins palliatifs admis à charge de l'assurance obligatoire des soins, sachant que les soins palliatifs ne cessent de se développer — réponde à la question suivante :

Pourquoi, le GHOL, l'HIB, l'HRC et l'Hôpital de Château d'Oex sont-ils exclus de ladite liste et pourquoi les autres en sont ? »

Cette question est transmise au Conseil d'Etat.

Résolutions

En vertu de l'article 136 de la Loi sur le Grand Conseil, les résolutions suivantes ont été déposées :

1. Résolution Jean-Michel Dolivo – L'Etat de Vaud est moralement tenu de s'engager pour les victimes de Vale au Brésil (19_RES_021)
2. Résolution Nicolas Rochat Fernandez et consorts – Ligne TGV Lausanne-Vallorbe-Dijon-Paris : bis repetita ? (19_RES_022)
3. Résolution Pierre-André Romanens et consorts – Un calendrier cohérent pour une nouvelle péréquation intercommunale (19_RES_022)

Ces résolutions seront développées ultérieurement.

Communication du 29 janvier 2019

Demande de modification de l'ordre du jour

M. Jean-Michel Dolivo (EàG) : — J'ai adressé hier une résolution à l'ensemble des chefs de groupes — en espérant qu'ils la transmettent à leurs membres — en rapport avec la rupture du barrage minier de l'entreprise VALE, au Brésil. Cette résolution propose que le Grand Conseil demande au Conseil d'Etat de débloquer un fonds d'aide aux victimes et à leur famille à travers un crédit supplémentaire non compensé. Le Conseil d'Etat est libre de décider de la somme, mais nous considérons qu'il est nécessaire d'assurer une aide aux victimes. Je demande que cette résolution soit inscrite à l'ordre du jour et que, si possible, elle soit prise en considération aujourd'hui même, étant donné le caractère urgent de l'aide aux victimes. L'ampleur de la catastrophe et ses conséquences, tant au niveau humain qu'environnemental, nécessitent une réaction de notre canton.

La discussion est ouverte.

M. Vassilis Venizelos (VER) : — Le drame qui touche le sud-est du Brésil doit nous interpellier. Pour rappel, VALE a son siège social dans notre canton. Il y a trois ans, nous

avons déjà eu un débat similaire. Par conséquent, j'ai de la sympathie pour la démarche de notre collègue Dolivo. Puisqu'il s'agit d'une demande de modification de l'ordre du jour, j'en resterai à la forme pour le moment. La proposition a été formulée assez tardivement hier, mais je comprends l'urgence d'apporter une réponse forte à ce drame. Néanmoins, je serai plus à l'aide de pouvoir débattre de cette résolution sereinement, la semaine prochaine. J'ai parlé avec différents chefs de groupes et je ne suis pas sûr qu'une majorité puisse se dégager pour soutenir ce texte, ce qui serait un échec. Je souhaite que les chefs de groupe puissent se coordonner pour trouver la bonne formule et le bon message à faire passer aux populations brésiliennes qui ont été touchées par cette catastrophe, mais aussi à l'entreprise VALE. Monsieur Dolivo, même si j'ai de la sympathie pour votre démarche, je serai plus à l'aise de pouvoir en débattre la semaine prochaine.

Mme Valérie Induni (SOC) : — Je rejoins l'avis de M. Venizelos. La semaine prochaine, nous avons les séances de groupes, une vraie plateforme pour aborder ce sujet important et grave. Je pense qu'il est utile de nous accorder ce délai, parce que, nous l'avons vu la semaine passée pour le climat, il y a eu une égalité et nous avons pu trancher de justesse. Si nous discutons aujourd'hui de cette résolution et qu'elle est refusée, cela donnerait un signal négatif. Je suis favorable au délai de réflexion d'une semaine pour trouver la meilleure façon de montrer notre solidarité aux populations brésiliennes et notre réaction vis-à-vis de la politique de VALE qui a son siège dans notre canton.

Mme Carole Dubois (PLR) : — Le groupe PLR ne va pas soutenir cette modification de l'ordre du jour. En effet, les groupes n'ont pas eu l'occasion d'en parler et, comme l'a dit M. le conseiller d'Etat dans les médias, il n'y a pas encore eu de résultat aux enquêtes menées sur cette catastrophe. Je pense qu'il faut attendre d'avoir des éléments probants pour prendre des décisions à ce sujet.

Philippe Jobin (UDC) : — La prudence nous invite effectivement à traiter de cette problématique la semaine prochaine. Aujourd'hui, nous réserverons donc notre réponse sur cette résolution.

M. Yvan Luccarini (EàG) : — Même si nous nous doutons du résultat des votes sur cette résolution, je voudrais insister sur quelques points. Il a été invoqué la sérénité des débats, je pense que les victimes sur place n'ont pas le temps de réfléchir à ce qu'il faut faire. Je pense qu'ils se fichent un peu que nous devions passer par des séances de groupes pour réfléchir au bon message. Nous sommes ici dans un espace de débat, s'il s'agit d'améliorer ce message, nous pouvons très bien le faire aujourd'hui, lors de la discussion. Je vous invite à soutenir cette modification de l'ordre du jour pour y introduire cette résolution et en discuter aujourd'hui.

M. Jean-Michel Dolivo (EàG) : — Je regrette que certains groupes considèrent que l'on ne puisse pas prendre une telle résolution immédiatement. Comme je l'ai dit, le Conseil d'Etat peut débloquer le montant qu'il souhaite. Il s'agit de donner un signal. De toute manière, ce fonds ne sera jamais à la hauteur du désastre humain et écologique qui s'est produit sur place. Il me paraît nécessaire d'aller relativement vite. L'entreprise VALE a vu une partie de ses avoirs gelés au Brésil et elle devra elle-même supporter — je l'espère — la responsabilité de cette catastrophe. Cela étant, compte tenu du fait que les groupes ont demandé un report de cette résolution à mardi prochain, je renonce à demander une modification de l'ordre du jour. Par ailleurs, le président m'a fait savoir qu'il allait inscrire cette résolution à l'ordre du jour de mardi prochain.

La discussion est close.

Le président : — Effectivement, je m'engage à inscrire cette résolution à l'ordre du jour de la semaine prochaine, en début de séance.

Interpellation Catherine Labouchère et consorts – Mobilité des élèves pour les échanges linguistiques, que faire pour l'améliorer ? (19_INT_285)

Texte déposé

En 2014, la Commission de la science de l'éducation de la culture du Conseil national a déposé un postulat « Concept pour un programme d'échanges linguistiques » (14. 3670). La commission insistait sur deux points : les échanges d'enseignants et les partenariats entre classes de régions linguistiques différentes. Elle mettait un accent fort sur les mesures à prendre pour que « chaque élève ait la possibilité d'effectuer au moins une fois au cours de sa scolarité un séjour de longue durée dans une autre région linguistique. » Le Conseil fédéral a accepté de traiter ce postulat et le Conseil national l'a adopté le 24 novembre 2014. Depuis lors, l'Office fédéral de la culture (OFC) l'a traité en collaboration avec le Secrétariat général de la Conférence suisse des directeurs cantonaux de l'instruction publique (CDIP). Le rapport indique un réel potentiel d'amélioration des échanges à l'intérieur du pays.

Dans cette optique d'amélioration, une Fondation pour la promotion des échanges et de la mobilité (FPEM) a été créée en 2016 pour mettre en œuvre cette volonté exprimée par le postulat précité et a mis sur pied une agence « Movetia » pour promouvoir les échanges la mobilité.

Or, de la volonté aux actes, il semble que les cantons aient encore de la peine à concrétiser ces échanges sur une large échelle.

Les questions suivantes sont donc posées au Conseil d'Etat :

1. Comment le canton s'inscrit-il dans cette vision des échanges linguistiques de longue durée au moins une fois dans le cursus de formation des élèves vaudois ?
2. Quel est l'état de réalisation de ces échanges en 2019 ?
3. Quelles mesures compte-t-il prendre pour arriver à concrétiser la volonté fédérale et dans quel délai ?

Je remercie d'avance le Conseil d'Etat pour ses réponses.

Commentaire :

Dans un pays multilingue comme le nôtre, favoriser les échanges linguistiques entre les différentes régions du pays s'inscrit dans une logique qu'il faut soutenir. Il n'est plus à démontrer que la connaissance des langues nationales est un atout qu'il ne faut pas négliger. Il est important, dès lors, de promouvoir leur apprentissage et les échanges linguistiques dès l'école obligatoire.

Ne souhaite pas développer.

(Signé) Catherine Labouchère

Développement

L'auteure n'ayant pas souhaité développer son interpellation en plénum, celle-ci est renvoyée au Conseil d'Etat qui y répondra dans un délai de trois mois.

Interpellation Muriel Cuendet Schmidt et consorts – Pour ne pas mettre les clubs et associations « knock-out » ! (19_INT_288)

Texte déposé

Le rôle socio-éducatif des clubs sportifs encadrant des enfants et des adolescents n'est plus à démontrer notamment en matière de prévention de la violence et de la délinquance. Ils participent également au maintien d'un bon état de santé de la population vaudoise et favorisent le « vivre-ensemble ». En 2018, le canton en compte 1143.

Quant au domaine culturel et artistique, il est un instrument au service de la libre expression et de promotion de la paix¹, ou encore, comme le dit Claudie Haigneré² : « La culture établit un trait d'union entre les autres et soi-même » ; elle permet de communiquer, elle est rencontre de l'autre ».

Le bon fonctionnement de ces associations est assuré en très grande partie par l'engagement bénévole. Or, depuis 2004, le nombre de bénévoles engagés dans ces structures ne cesse de diminuer³. Sans cet appui, ces clubs et associations se trouvent contraints de réduire drastiquement leur activité voire de disparaître.

L'un des freins à l'engagement bénévole est entre autres lié à l'augmentation du travail administratif, et plus particulièrement, à celui exigé par l'Administration cantonale des impôts (ACI), car, ces structures sont soumises à remplir une déclaration fiscale.

Le volume de tâches administratives est conséquent et les clubs et associations peinent de plus en plus à trouver des volontaires qui acceptent de s'engager dans un comité ou à assumer, par exemple, le rôle de comptable.

S'il est normal que ces associations, comme toute autre structure assimilée à une personne morale, se conforment aux devoirs fiscaux qui leur incombent, ces tâches devraient être simplifiées. Cet allègement administratif favoriserait l'existence de ces clubs et associations et faciliterait leur fonctionnement.

Au vu de ce qui précède, j'ai l'honneur de poser au Conseil d'Etat, les questions suivantes :

- Une simplification des devoirs fiscaux pour les associations et clubs est-elle envisagée par l'ACI ?
- Cas échéant, sous quelle forme et dans quel délai ?
- Une simplification de l'obtention du statut d'associations à but d'utilité publique⁴ est-elle également envisagée ?
- Cas échéant, sous quelle forme et dans quel délai ?

Ne souhaite pas développer.

*(Signé) Muriel Cuendet Schmidt
et 32 cosignataires*

Développement

L'auteure n'ayant pas souhaité développer son interpellation en plénum, celle-ci est renvoyée au Conseil d'Etat qui y répondra dans un délai de trois mois.

¹ <https://www.eda.admin.ch/deza/fr/home/activites-projets/activites/recherche-culture/art-culture.html>

² https://www.huffingtonpost.fr/claude-haignere/la-culture-permet-a-lhomm_b_4310446.html

³ <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/travail-remuneration/travail-non-remunere/travail-benevole.assetdetail.2922628.html>

⁴ <https://www.vd.ch/themes/etat-droit-finances/impots/impots-pour-les-societes/exoneration-fiscale/>

Interpellation Josephine Byrne-Garelli et consorts – Comment revaloriser le travail des infirmiers-ères ? (19_INT_289)

Texte déposé

Depuis quelques années un accent soutenu a été mis pour valoriser et faire monter en puissance la formation des infirmiers-ères. Cela s'est traduit dans notre canton par la mise sur pied de masters HES-SO, de certificats (CAS) et diplômes (DAS), de doctorats en sciences infirmières en partenariat avec l'Université de Lausanne (UNIL) et par une modification de la Loi sur la santé publique à son article 124, qui donne une base légale pour les pratiques avancées.

Or, le passage de de la formation à l'exercice dans le terrain s'avère souvent plus complexe que prévu tant les changements dans les pratiques et dans les mentalités n'évoluent pas au même rythme que la formation. Cet état de fait engendre des frustrations et des désillusions conduisant à ce que les infirmiers-ères quittent la profession de manière prématurée. Selon un rapport de 2016 de l'Observatoire suisse de la santé, 46 % des infirmiers-ères quittent la profession avant la retraite. Ces départs sont un des éléments qui conduisent à la pénurie.

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

1. Comment analyse-t-il ces faits ?
2. Quelles mesures compte-t-il prendre pour inverser la tendance des départs prématurés dans la profession d'infirmiers-ères ?
3. Quelle politique d'accompagnement du changement entend-il mettre sur pied auprès des différents acteurs de soins pour valoriser les compétences des infirmiers-ères — par exemple connaissances et pratiques collaboratives et transversales ?

Merci au Conseil d'Etat pour ses réponses.

Commentaire

Que 56 % des infirmiers-ères de plus de 50 ans et 32 % des moins de 35 ans arrêtent avant l'âge de la retraite interpelle. C'est d'autant plus frappant que la formation, dans cette profession, n'a cessé de monter et que le canton a investi et investit encore des moyens conséquents pour cela. Au moment où la population augmente et que la génération des baby-boomers arrive à la retraite, la demande en personnel de soins formés ne va que suivre une courbe montante. Il est donc indispensable que les conditions de travail des infirmiers-ères permettent de les garder dans le métier le plus possible jusqu'à la retraite. C'est pour ces motifs que l'interpellation est déposée.

Ne souhaite pas développer

*(Signé) Joséphine Byrne Garelli
et 28 cosignataires*

Développement

L'auteure n'ayant pas souhaité développer son interpellation en plénum, celle-ci est renvoyée au Conseil d'Etat qui y répondra dans un délai de trois mois.

Interpellation Florence Bettschart-Narbel et consorts – Mobilité linguistique : pourquoi le canton de Vaud est-il à la traîne ? (19_INT_291)

Texte déposé

Le 14 décembre 2018, le Conseil fédéral a publié un rapport sur les échanges scolaires en Suisse. Il y constate que seuls 2 % des élèves participent au moins une fois, lors de leur parcours scolaire, à un projet d'échange.

Le canton de Vaud est particulièrement à la traîne dans ce domaine. Durant l'année scolaire 2016–2017, selon une statistique de Movetia — l'agence nationale en charge de la promotion des échanges et de la mobilité — 1270 élèves vaudois ont bénéficié d'un échange linguistique scolaire, sur les 125'000 enfants et jeunes annoncés lors de la rentrée 2016. Dans le canton du Valais, ce sont 2306 élèves qui, durant la même période, ont effectué un tel échange, sur environ 28'000 élèves.

Une langue étrangère s'apprend et s'assimile en la pratiquant. L'immersion est une des méthodes naturelles d'apprentissage et une excellente solution pour développer les compétences linguistiques. De plus, l'expérience dans une culture différente est particulièrement enrichissante pour les enfants et les jeunes.

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

1. Comment le canton explique-t-il son taux relativement bas d'échanges linguistiques en comparaison des autres cantons romands ?
2. a) Le canton encourage-t-il les établissements scolaires, qu'ils soient primaires ou secondaires, à participer à des échanges linguistiques ?
b) Si oui, de quelle manière ?
3. Le canton entend-il faire une campagne de promotion des échanges linguistiques ?

Ne souhaite pas développer.

*(Signé) Florence Bettschart-Narbel
et 32 cosignataires*

Développement

L'auteure n'ayant pas souhaité développer son interpellation en plénum, celle-ci est renvoyée au Conseil d'Etat qui y répondra dans un délai de trois mois.

Interpellation Valérie Schwaar – Remboursement du trop-perçu au SAN : un fonctionnement bimode ? (19_INT_284)

Texte déposé

Fin 2017, le Conseil d'Etat décidait de supprimer le rabais sur la taxe automobile dont bénéficiaient les véhicules bi-carburants (gaz/benzine) émettant plus de 119 grammes de CO₂ par kilomètre. Cette décision — qui devait entrer en vigueur au 1^{er} janvier 2018 — a été contestée au Tribunal cantonal par un certain nombre de bénéficiaires de ce rabais. Le tribunal a tranché en leur faveur, sans que le canton ne recoure contre ce jugement. Dès lors, le rabais de 75 % est toujours en vigueur pour ce type de véhicules.

Il est utile de rappeler que les véhicules fonctionnant au gaz naturel ont un bilan écologique excellent, le classement de l'Ecomobiliste 2018 de l'Association transports et environnement (ATE) hissant 9 modèles à gaz parmi les 12 véhicules en tête de son palmarès.

Or, le Service des automobiles et de la navigation (SAN), en réponse à la demande de propriétaires de tels véhicules souhaitant le remboursement du trop-perçu pour l'année 2018, se sont vu répondre négativement. Il leur a été répondu que seuls les recourants bénéficieront du rabais pour l'année 2018 et se verront, de ce fait, remboursés du trop-perçu. Pour tous les autres, le rabais, pourtant validé par une décision de justice, ne sera pas appliqué en 2018, mais seulement dès le 1^{er} janvier 2019.

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

1. Combien de propriétaires de véhicules à bi-carburant (gaz/benzine) ont-ils fait recours contre la décision du Conseil d'Etat de supprimer le rabais « écologique » de 75 % sur la taxe automobile ?

2. Combien de véhicules à bi-carburant (gaz/benzine), immatriculés dans le canton, bénéficient-ils du rabais de 75 % sur la taxe automobile ?
3. Quelle est la base légale permettant de justifier le non-remboursement du trop-perçu aux propriétaires de véhicules bi-modes ayant pas fait recours contre la modification du règlement ?
4. A combien se monte la somme encaissée par l'Etat en 2018 au titre de la taxe automobile « pleine » pour ces véhicules bi modes ?
5. A combien se serait montée la somme totale encaissée par l'Etat au titre de la taxe automobile pour ces véhicules bipodes, si le rabais de 75 % avait été appliqué ?

Souhaite développer.

(Signé) Valérie Schwaar

Développement

Mme Valérie Schwaar (SOC) : — Fin 2017, le Conseil d'Etat décidait de supprimer le rabais sur la taxe automobile dont bénéficiaient les véhicules bimodes — véhicules fonctionnant à la fois au gaz et à l'essence. Cette décision, qui devait entrer en vigueur au 1^{er} janvier 2018, a été contestée au Tribunal cantonal par un certain nombre de bénéficiaires de ce rabais. Le tribunal a tranché en leur faveur, sans que le canton ne recoure contre ce jugement. Dès lors, le rabais écologique de 75 % est toujours en vigueur pour ce type de véhicules.

Or, lorsqu'un certain nombre de propriétaires de ce type de véhicules ont demandé le remboursement du trop-perçu de la taxe en 2018, le Service des automobiles et de la navigation (SAN) a répondu que seuls les recourants bénéficieront du rabais et se verront rembourser le trop-perçu. Pour tous les autres, le rabais — pourtant validé par une décision de justice — ne sera pas appliqué en 2018, mais seulement dès le 1^{er} janvier 2019. Le montant de la taxe payée à tort par ces personnes en 2018 ne leur sera pas restitué. Etonné par cette décision du SAN, j'ai déposé cette interpellation qui demande des éclaircissements sur la base légale permettant de justifier le non-remboursement du non-perçu aux propriétaires de véhicule bimode n'ayant pas fait recours contre la modification du règlement, le nombre de propriétaires de véhicule bimode concerné par cette décision et le montant total, en francs, du trop-perçu par le SAN en 2018.

L'interpellation est renvoyée au Conseil d'Etat qui y répondra dans un délai de trois mois.

Interpellation Stéphane Montangero et consorts – Renoncement genevois au E-vote : et après ? (19_INT_286)

Texte déposé

Les questions liées aux droits démocratiques et à leur exercice ont toujours été très sensibles. Celle liée au droit de vote électronique est sur la table depuis plusieurs années. Notre canton a avancé de manière pragmatique et a accepté de développer le vote électronique sous forme d'essais pour les Suisses de l'étranger, afin que ces derniers puissent enfin participer aux votations et élections, sous forme d'essais. Les Suissesses et Suisses de l'étranger rattachés au canton de Vaud représentent la population idéale pour effectuer ce type d'essais. Il s'agit d'une population bien délimitée, soit environ 19'000 personnes inscrites comme électeurs sur les 450'000 que compte le Canton. En leur proposant ces essais, l'Etat de Vaud donne suite à une demande qu'ils ont formulée ces derniers mois.

Le 28 septembre 2018, le canton indiquait que pour réaliser ces essais, le Conseil d'Etat avait choisi de collaborer avec l'Etat de Genève, dont le système CHVote, largement éprouvé depuis 2003, est utilisé par cinq autres cantons (Argovie, Bâle-Ville, Berne, Lucerne et Saint-Gall). Ce système a l'avantage d'être intégralement en mains publiques et sous licence *open source*. La Ville de Lausanne, qui gère le registre civique des Vaudois de l'étranger sur mandat du Conseil d'Etat, est partie intégrante à la procédure.

L'autorisation délivrée par le Conseil fédéral est valable pour les scrutins qui auront lieu entre le 25 novembre 2018 et fin 2019, à l'exception des élections fédérales, pour lesquelles le vote électronique n'est hélas pas prévu. A l'issue de ces essais, une évaluation sera effectuée et le Conseil d'Etat soumettra un rapport sur le vote électronique au Grand Conseil, au plus tard à fin novembre 2020, conformément à la Loi sur l'exercice des droits politiques (LEDP).

Or, le 28 novembre 2018, le canton de Genève annonçait qu'il mettait un terme au développement et à l'exploitation de son système de *e-voting* pour 2020. Cette décision faisait suite au refus des cantons utilisant le système genevois et de la Chancellerie fédérale de soutenir un projet de mutualisation des investissements et des coûts d'exploitation nécessaires au maintien d'une sécurité de vote par internet de haut niveau. Avec le renoncement genevois, la Suisse perd le seul système d'*e-voting* en *open source* et surtout en mains publiques. Le système concurrent aujourd'hui disponible est celui géré par La Poste. Il repose sur une application propriété d'une société privée espagnole Scytl dont les capitaux sont nord-américains.

Dans un domaine aussi sensible que celui de l'exercice des droits politiques, il paraît indispensable que le système de vote électronique garantisse la vérification individuelle et universelle, mais aussi que le programme soit en *open source* et en mains publiques. Le risque est trop important pour la démocratie pour que la tâche régalienne de la mise en œuvre du vote soit confiée à une entreprise privée sur la base d'un code secret. Ainsi, il serait impensable que l'on confie l'organisation, le transport des urnes et le dépouillement des bulletins de vote à UPS ou TNT.

Suite à cette décision, des députés genevois ont très vivement réagi, notamment quant au fait que « Le vote électronique est également la seule possibilité de voter de manière autonome et ainsi garantir le secret du vote pour certaines personnes en situation de handicap, notamment les personnes aveugles. L'abandon du système genevois aurait pour conséquence la disparation du seul système aux mains d'une collectivité publique.⁵»

Ils ont déposé un projet de loi qui stipule que « le présent projet de loi pose deux principes : le système de vote électronique doit être entièrement en mains publiques et il peut être commun à d'autres collectivités publiques. Cette possibilité peut être mise en œuvre de diverses manières : le canton peut mettre à disposition d'autres cantons son système contre paiement, il peut développer un système avec d'autres cantons ou utiliser le système d'un autre canton. Enfin, le présent projet de loi entend renforcer le contrôle citoyen sur le vote électronique, conformément à ce qui prévaut pour les autres modes de vote. Ainsi, des mesures doivent être prises à la fois sur le plan technique (vérifiabilité), mais également afin de sensibiliser et former les citoyennes et citoyens au fonctionnement du vote électronique, l'idée étant de faire en sorte que la compréhension et le contrôle du processus ne soient pas réservés à des spécialistes en informatique. La maîtrise publique du système de vote est une condition nécessaire au contrôle citoyen ; elle n'a de sens que si elle rend un tel contrôle possible.⁶»

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

- 1) Quelle est l'appréciation globale du Conseil d'Etat sur la situation actuelle en matière de développement du *e-voting* en Suisse ?
- 2) Le Conseil d'Etat estime-t-il nécessaire de faire perdurer dans notre pays une solution de *e-voting* en *open source* et en mains publiques ? Si oui, comment compte-t-il s'engager pour cela ?
- 3) La décision genevoise remet-elle en question la décision de fond quant à l'introduction du *e-voting* sous forme d'essais pour les Suisses et Suissesses de l'étranger ? Si oui, comment le Conseil d'Etat compte-t-il tenir ses engagements vis-à-vis des Suisses et Suissesses de l'étranger ?

Nous remercions d'avance le Conseil d'Etat pour ses réponses.

Souhaite développer.

⁵ <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL12415.pdf>

⁶ Ibid.

Développement

M. Stéphane Montangero (SOC) : — Les questions liées aux droits démocratiques et à leur exercice ont toujours été très sensibles. Celle liée au droit de vote électronique est sur la table depuis plusieurs années. Si, depuis quelque temps, son principe même semble remis en question — comme l’initiative fédérale qui vient d’être lancée — notre canton a avancé de manière pragmatique et non dogmatique jusqu’ici. Il a ainsi accepté de développer le vote électronique sous forme d’essais pour les Suisses de l’étranger, afin que ces derniers puissent enfin participer correctement aux votations et élections, sous forme d’essais. Pour rappel, les Suissesses et Suisses de l’étranger rattachés au canton de Vaud représentent la population idéale pour effectuer ce type d’essais. Il s’agit d’une population bien délimitée, soit environ 19’000 personnes inscrites comme électeurs sur les 450’000 que compte le canton.

Le 28 septembre 2018, le canton indiquait que, pour réaliser ces essais, le Conseil d’Etat avait choisi de collaborer avec l’Etat de Genève, dont le système CHVote, largement éprouvé depuis 2003, est utilisé par cinq autres cantons — Argovie, Bâle-Ville, Berne, Lucerne et Saint-Gall. Ce système a l’avantage d’être intégralement en mains publiques et sous licence *open source*.

L’autorisation délivrée par le Conseil fédéral est valable jusqu’à fin 2019, sauf élections fédérales. A l’issue de ces essais, une évaluation sera effectuée et le Conseil d’Etat soumettra un rapport sur le vote électronique au Grand Conseil, au plus tard à fin novembre 2020, conformément à la Loi sur l’exercice des droits politiques (LEDP).

Or, le 28 novembre 2018, le canton de Genève annonçait qu’il mettait un terme au développement et à l’exploitation de son système de *e-voting* pour 2020. Cette décision faisait suite au refus des cantons utilisant le système genevois et de la Chancellerie fédérale de soutenir un projet de mutualisation des investissements et des coûts d’exploitation nécessaires au maintien d’une sécurité de vote par internet de haut niveau. Avec le renoncement genevois, la Suisse perd le seul système d’*e-voting* en *open source* et surtout en mains entièrement publiques. Le système concurrent aujourd’hui disponible est celui géré par La Poste. Il repose sur une application propriété d’une société privée espagnole Scytl dont les capitaux sont nord-américains.

Dans un domaine aussi sensible que celui de l’exercice des droits politiques, il paraît indispensable que le système de vote électronique garantisse la vérification individuelle et universelle, mais aussi que le programme soit en *open source* et en mains publiques. Le risque est trop important pour la démocratie pour que la tâche régaliennne de la mise en œuvre du vote soit confiée à une entreprise privée sur la base d’un code secret. Ainsi, il serait impensable que l’on confie l’organisation, le transport des urnes et le dépouillement des bulletins de vote à UPS ou TNT.

Des députés genevois sont immédiatement intervenus, demandant à leur exécutif de revenir sur sa décision, avec les mêmes arguments que ceux que nous venons d’énoncer.

En conséquence de ce qui précède, nous posons au Conseil d’Etat les questions suivantes :

- 1) Quelle est l’appréciation globale du Conseil d’Etat sur la situation actuelle en matière de développement du *e-voting* en Suisse ?
- 2) Le Conseil d’Etat estime-t-il nécessaire de faire perdurer dans notre pays une solution de *e-voting* en *open source* et en mains publiques ? Si oui, comment compte-t-il s’engager pour cela ?
- 3) La décision genevoise remet-elle en question la décision de fond quant à l’introduction du *e-voting* sous forme d’essais pour les Suisses et Suissesses de l’étranger ? Si oui, comment le Conseil d’Etat compte-t-il tenir ses engagements vis-à-vis des Suisses et Suissesses de l’étranger ?

L’interpellation est renvoyée au Conseil d’Etat qui y répondra dans un délai de trois mois.

Interpellation Yann Glayre et consorts - Cybersécurité – Quelle est la stratégie de l’Etat de Vaud pour traiter la plus grande collection de fuite de données de l’histoire ? (19_INT_287)

Texte déposé

Le 17 janvier, la cybersécurité a à nouveau fait la une des journaux à travers le monde.

Et malheureusement, à nouveau pour de mauvaises nouvelles. Plus de 773 millions d’adresses email et 21 millions de mots de passe uniques ont été mis en danger dans une base de données nommée « Collection #1 ».

Il s’agit à ce jour de la plus grande collection de failles de données compilant plus de 2000 piratages : un record.

Si parmi cette base de données, beaucoup d’informations étaient déjà connues, au moins 140 millions sont inédites et doivent impérativement faire l’objet d’une nouvelle étude approfondie. Suite à l’analyse d’une partie de cette base de données, il relève que l’application d’un simple filtre permet de découvrir près de 500 logins de connexion appartenant ou ayant appartenu à des collaborateurs de l’Etat de Vaud. Et ceci accessible à n’importe qui.

vd.ch, hospvd.ch, heig-vd.ch, chuv.hospvd.ch, edu-vd.ch, tous les domaines sont concernés et personne n’est épargné, y compris des personnalités à hautes responsabilités.

A l’heure où la protection des données et la sécurité des infrastructures sont d’une importance cruciale, j’adresse au Conseil d’Etat les questions suivantes :

1. Les services de l’Etat avaient-ils connaissance de l’existence de ces bases de données ?
2. Si oui, quelles mesures ont été prises afin de protéger les données de l’Etat de Vaud et celles de ses collaborateurs ?
3. Les services de l’Etat avaient-ils connaissance que des informations de connexion liées à des collaborateurs de l’Etat de Vaud sont disponibles dans ces collections de données ?
4. Est-ce que des analyses périodiques et surveillance des nouvelles fuites de bases de données ont lieu afin de prévenir le vol d’informations ?
5. Quelles mesures urgentes le Conseil d’Etat a-t-il prises, ou entend prendre pour protéger ses collaborateurs, sa population et ses services ?

Souhaite développer.

(Signé) Yann Glayre

Développement

M. Yann Glayre (UDC) : — L’année 2019 a commencé très fort en matière de cybersécurité avec la publication d’une collection de données regroupant 773 millions de données piratées, dont 140 millions inédites. Les risques sont importants : vol de données, rançon, chantage, espionnage, sans parler d’éventuels attaques du type interruptions de service.

Tous les Etats et gouvernements sont concernés ; nul n’y échappe, y compris les personnalités à hautes responsabilités. L’Etat de Vaud est concernée à hauteur de plusieurs centaines d’identifications de connexion trouvées dans l’analyse d’environ 5 % de ces données. Il convient donc que notre canton ait pleinement conscience des risques et que les bonnes mesures soient en place. J’adresse donc au Conseil d’Etat les questions suivantes :

1. Les services de l’Etat avaient-ils connaissance de l’existence de ces bases de données ?
2. Si oui, quelles mesures ont été prises afin de protéger les données de l’Etat de Vaud et celles de ses collaborateurs ?
3. Les services de l’Etat avaient-ils connaissance que des informations de connexion liées à des collaborateurs de l’Etat de Vaud sont disponibles dans ces collections de données ?
4. Est-ce que des analyses périodiques et surveillance des nouvelles fuites de bases de données ont lieu afin de prévenir le vol d’informations ?
5. Quelles mesures urgentes le Conseil d’Etat a-t-il prises, ou entend prendre pour protéger ses collaborateurs, sa population et ses services ?

L'interpellation est renvoyée au Conseil d'Etat qui y répondra dans un délai de trois mois.

Interpellation Jean Tschopp et consorts – Développer la médiation carcérale (19_INT_290)

Texte déposé

La justice rétributive (ou justice traditionnelle) sanctionne tout dépassement de la norme légale, en condamnant l'auteur d'infraction(s). La justice restaurative considère l'infraction pénale comme un événement causant des dommages aux personnes, aux relations et aux biens, et se donne pour objectif de réparer ces dommages. La justice restaurative vise la reconstruction de la victime, la responsabilisation de l'auteur et la prévention de la récidive. Cette forme de justice implique le consentement éclairé des parties et le concours d'un médiateur impartial, indépendant et formé à cet effet. La justice restaurative intervient en complément de la justice rétributive. Dans les états où la justice restaurative s'applique, elle aboutit à une réduction de la récidive entre 7 % et 45 %.⁷

La justice restaurative relève plutôt du droit fédéral. Dans sa réponse du 21.03.2018 à la consultation sur la révision du Code de procédure pénale (CPP), le Conseil d'Etat vaudois a demandé l'introduction d'une base légale pour développer la justice restaurative. La Commission thématique des affaires juridiques du Grand Conseil a également appelé de ses vœux au développement de la justice restaurative dans le cadre de sa propre réponse à la consultation. La commission du Grand Conseil, tout comme de nombreux autres milieux consultés, a demandé à ce que le lésé et le prévenu d'une infraction puissent se voir proposer un processus de justice restaurative à tous les stades de la justice restaurative.

La médiation carcérale est une forme particulière de médiation pénale intervenant après le jugement de l'auteur de l'infraction, durant sa détention dans un établissement pénitentiaire ou au cours d'un service de probation. Cette compétence relève des cantons. Composée de personnalités d'origines diverses (avocat, juriste, psychologue, médiateur, professeur de droit, sociologue), le comité de l'Association pour la justice restaurative en Suisse (AJURES) propose un *modus operandi* pour la mise en œuvre de la médiation carcérale.

Habituellement, la médiation carcérale débute par une évaluation de sa faisabilité. L'AJURES consulte les assistants sociaux et éducateurs de l'établissement pénitentiaire pour identifier des détenus susceptibles de participer de façon constructive à la médiation pénale. La proposition est ensuite adressée au détenu concerné en accord avec la direction de l'établissement et en informant l'autorité d'exécution de peine. Le résultat obtenu n'a aucune incidence sur la peine ou le régime d'exécution.

Dans un second temps, intervient la phase de préparation. Les médiateurs de l'AJURES rencontrent les détenus intéressés pour s'assurer de l'opportunité de la démarche dans leurs cas. Le médiateur se met ensuite en relation avec l'avocat de la victime. Moyennant l'accord de la victime, le médiateur la rencontre pour lui expliquer la médiation et écoute ce qu'elle en attend. A tout moment, si la victime ou l'auteur souhaite arrêter la médiation, elle prend fin aussitôt.

Enfin, la troisième étape prévoit la mise en œuvre de la médiation carcérale. Selon la volonté des parties, la médiation peut se faire de manière indirecte (par l'intermédiaire du médiateur) ou par une rencontre encadrée au sein de l'établissement pénitentiaire ou en-dehors, si l'auteur a déjà été libéré. L'auteur cherche alors à aider la victime dans son processus de guérison. La plupart du temps, la médiation carcérale consiste en des échanges personnels (informations sur l'infraction, ressenti des parties, contexte de l'acte). Elle peut déboucher sur un accord écrit entre auteur et lésé. Les coûts de la médiation carcérale sont faibles.

⁷ Strang H., Sherman L. W., Mayo-Wilson E., Woods D., Ariel B., Restorative Justice Conferencing (RJC) Using Face-to-Face Meetings of Offenders and Victims: Effects on Offender Recidivism and Victim Satisfaction. A Systematic Review, Campbell Systematic Reviews 2013 : 12.

Là où elle s'applique, la médiation carcérale permet une meilleure prise en compte des attentes de la victime en vue de sa reconstruction. Pour les détenus et pour la direction (associée à la médiation carcérale), elle est un moyen efficace de favoriser la réinsertion sociale des auteurs d'infraction, qui constitue un des fondements de notre droit pénal.

Fort des soutiens manifestés récemment par le gouvernement et la Commission des affaires juridiques du Grand Conseil en faveur de la justice restaurative, les député.e.s soussigné.e.s adressent les questions suivantes au Conseil d'Etat qu'il remercie d'avance pour ses réponses :

1. Quels moyens le Conseil d'Etat envisage-t-il pour développer la médiation carcérale par l'intervention de médiateurs indépendants, externes à l'administration, dans les centres de détention pénitentiaires vaudois entre victimes et auteurs ?
2. Comment le Conseil d'Etat pourrait-il s'adjoindre les compétences d'organismes externes spécialistes de la question, notamment l'Association pour la justice restaurative (AJURES) pour instaurer une médiation carcérale ?
3. Quel échéancier le Conseil d'Etat imagine-t-il pour développer une médiation carcérale au sens indiqué à la question 1 ?

Souhaite développer.

*(Signé) Jean Tschopp
et 34 cosignataires*

Développement

M. Jean Tschopp (SOC) : — La justice restaurative est un complément à la justice traditionnelle. La justice traditionnelle, la justice pénale en particulier, sanctionne le dépassement de toute règle pénale. La justice restaurative vise la reconstruction de la victime, la responsabilisation de l'auteur et la prévention de la récidive. Ce complément à la justice traditionnelle vise la reconstruction de la victime. Elle fonctionne sur une base volontaire, de la victime et de l'auteur, par l'intervention d'un médiateur indépendant, neutre et formé à cet effet. Trop souvent, les victimes sont tenues à l'écart de leur propre procès. La justice restaurative veut donner à la victime la possibilité d'être réellement entendu et la possibilité à l'auteur de s'expliquer. Pour la victime, c'est souvent la possibilité de faire le deuil et de passer à autre chose. Dans les nombreux pays qui nous entourent où elle est déjà en vigueur, la médiation carcérale — qui est une forme particulière de la justice restaurative, puisqu'elle intervient après la condamnation pénale, une fois l'auteur en détention — contribue à réduire le taux de récidive dans des proportions entre 7 et 45 %. La Suisse est très en retard dans ce domaine. Le Conseil d'Etat est intervenu dans le cadre de la dernière révision du code de procédure pénale pour inciter la Confédération à développer la justice restaurative. La Commission thématique des affaires juridiques l'a aussi demandée dans le cadre de la consultation. Nous avons la chance d'avoir notamment l'Association pour la justice restaurative en Suisse, qui est active dans ce domaine et qui est composée de personnes compétentes. En conclusion, le canton de Vaud a donc les moyens d'agir dans le domaine carcéral pour développer la justice restaurative et la médiation carcérale. C'est ce que demande notre interpellation.

L'interpellation est renvoyée au Conseil d'Etat qui y répondra dans un délai de trois mois.

Postulat Carole Dubois et consorts – Etude sur les raisons des réadmissions hospitalières potentiellement évitables : mieux vaut prévenir que guérir (19_POS_104)

Texte déposé

Une récente étude de l'Association nationale pour le développement de la qualité dans les hôpitaux et les cliniques (ANQ) datée de septembre 2018, basée sur les données de l'Office fédéral de la santé (MedStat 2016) et réalisée à l'aide de l'indicateur SQLape, fait apparaître dans 47 hôpitaux et sites

hospitaliers du pays des taux de ré-hospitalisations hors normes. Ce qui interroge, c'est le phénomène de leur augmentation et celui de leur ratio des taux qui passe de 0,95 en 2015 à 1,05 en 2016.

Dans le canton de Vaud, le CHUV et d'autres hôpitaux et cliniques sont concernés.

Ces questions sont directement liées à la mesure des indicateurs de qualité.

Certes, l'indication de la hausse sur une année n'est peut-être pas signe qu'elle va suivre cette tendance, mais elle est suffisamment significative pour être considérée comme une alerte. Elle constitue donc une raison de mener rapidement une étude sur ce qui se passe dans les hôpitaux du canton pour établir ensuite des correctifs avant qu'il ne soit trop tard et que la courbe ascendante des ré-hospitalisations ne devienne pérenne.

Cette étude devrait porter notamment sur les éléments suivants :

- Analyse du contexte général des ré-hospitalisations dans le canton dans les hôpitaux publics, privés d'intérêt public et cliniques avec lits listés LAMal.
- Gestion et qualité des interfaces entre l'hôpital et les instances qui prennent en charge le patient à sa sortie (communication, information, suivi, délai de transmission).
- Pourcentage de médecins généralistes/médecins de famille habilités à répondre à la demande.
- Analyse de la corrélation ou non entre les taux de réadmission et de ré-opérations.
- Domaines et unités où les taux de ré-hospitalisation sont potentiellement évitables en fonction des groupes de diagnostics.
- Prévention des mauvaises interactions médicamenteuses.
- Coordination entre les hôpitaux, médecins, pharmaciens, soins à domicile et soignants de pratique avancée.

Je remercie d'avance le Conseil d'Etat pour ses réponses.

Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures

*(Signé) Carole Dubois
et 40 cosignataires*

Développement

Mme Carole Dubois (PLR) : — Une étude de l'Association nationale pour le développement de la qualité dans les hôpitaux et cliniques (ANQ), datée de septembre 2018, basée sur les données de l'Office fédéral de la santé *MedStat 2016* et réalisée à l'aide de l'indicateur SQApe, fait apparaître des taux hors normes de réhospitalisations dans 47 hôpitaux et sites hospitaliers du pays. En comparaison des mêmes statistiques pour l'année 2015, l'augmentation est forte. Dans le canton de Vaud, le Centre hospitalier universitaire vaudois (CHUV) ainsi que d'autres hôpitaux et cliniques sont concernés. Une augmentation sur une année n'est certes pas le signe que la tendance va perdurer, mais elle est suffisamment inquiétante pour que nous nous en préoccupions afin de pouvoir rapidement établir des correctifs, particulièrement sur les éléments énumérés dans le texte déposé.

La conclusion de l'étude propose deux axes d'améliorations :

1. L'amélioration de la sortie. La durée moyenne d'un séjour à l'hôpital a diminué de 6,03 jours à 5,12 jours entre 2010 et 2016. Une sortie précoce présente des avantages avérés, mais sa gestion doit encore être améliorée, par un meilleur diagnostic et par une analyse plus approfondie du traitement pour éviter les interactions médicamenteuses.
2. L'amélioration de la prise en charge ambulatoire, souvent insuffisante et trop tardive, pour cause d'informations incomplètes lors de la sortie. Les pistes à explorer sont essentiellement une bonne préparation des sorties, une meilleure interface entre les prestataires de soins hospitaliers, les médecins traitants et les soins à domicile, ainsi qu'une meilleure information au patient ou à sa famille, particulièrement lorsqu'il s'agit de personnes âgées et vulnérables.

A la lumière de ces constatations, il me semble important que le sujet soit débattu au sein de la Commission thématique de santé publique.

Le postulat, cosigné par au moins 20 députés, est renvoyé à l'examen d'une commission.

Postulat Vincent Keller et consorts – Lausanne – Barcelone en train, maintenant ! (19_POS_105)

Texte déposé

Le constat est fait que 2 % des rejets mondiaux de CO₂ sont émis par les avions de ligne ! Sauf qu'en Suisse, c'est près de 20% des émissions de ce gaz qui sont dues au trafic aérien. Mais les avions rejettent également d'autres gaz comme l'oxyde d'azote (NOx), le monoxyde de carbone (CO), les hydrocarbures (HC), le dioxyde de soufre (SO₂) et les particules en suspension PM10 et PM2,5. Si le kérosène est nocif pour l'atmosphère, renforce l'effet de serre, contribue au réchauffement climatique et impacte la faune et la flore — notamment lors des largages de kérosène en forêt — ses conséquences ne sont pas seulement environnementales. Le kérosène est également responsable de maux de tête, de vertiges et de nausées, sans compter les particules ultrafines qui s'incorporent dans notre organisme, laissant des traces dans les poumons, le foie et l'urine. Le constat est également fait que les Suisses volent deux fois plus que leurs voisins et, qu'ainsi, d'ici à 2030, le trafic aérien deviendra la principale source de dégradation climatique de notre pays. S'il paraît clair aux postulants que l'avion long-courrier peut se justifier exceptionnellement pour de longs périple, les voyages d'études, eux, ne se déroulent que sur peu de jours. Ainsi, prendre l'avion sur de courtes distances pour quelques jours à peine rend le bilan carbone du trajet encore bien pire.

L'éducation au développement durable fait partie intégrante du Plan d'étude romand. Ce sujet semble de plus avoir un écho favorable auprès de notre jeunesse, puisque 10'000 écolier-e-s et étudiant-e-s ont défilé dans les rues de Lausanne, le vendredi 18 janvier dernier, pour appeler la population et nos politiques à lutter efficacement contre le réchauffement climatique. Il s'agit donc simplement d'écouter notre jeunesse qui semble consciente de la pollution qu'engendrent les déplacements en avion. Dans le canton de Fribourg, des collégiens ont lancé lundi une pétition pour interdire, dès la prochaine rentrée scolaire, le déplacement en avion lors des voyages d'études. Certaines communes sont en train de mener d'ailleurs cette réflexion, se dirigeant vers la même solution que propose ce postulat. La commune du Mont-sur-Lausanne, par exemple, a déjà franchi le pas puisqu'elle vient de décider de ne plus financer les voyages en avion de ses élèves.

Outre le problème écologique, il s'agit de réfléchir également au problème social, car les déplacements se font le plus souvent en utilisant les compagnies à bas coûts, dont le modèle social et le traitement des employés engendrent des coûts sociaux pour les collectivités publiques. Notons également que ce postulat permettra à nos élèves de (re)découvrir des contrées plus proches, cette mesure ayant de facto un effet de relocalisation des destinations de voyages — Suisse ou étranger proche. Car oui, comme le disait notre illustre Jean Villard Gilles : « On a un bien beau pays ! »

Le présent postulat invite le Conseil d'Etat :

1. à présenter un état des lieux des moyens de transport choisi par les classes dans le cadre des voyages d'études au gymnase, dans les HES-SO ou encore dans le secondaire I.
2. à étudier les opportunités de ne plus subventionner les voyages d'études en avion, voire de les supprimer.

Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures.

*(Signé) Vincent Keller
et 26 cosignataires*

Développement

M. Vincent Keller (EàG) : — La semaine dernière, le grand raout du capitalisme sauvage, à Davos, s'est clôt. Ce que le monde retiendra de cette 49^e édition du *World economic forum* (WEF), ce n'est pas l'arrogance des quelques privilégiés qui se partagent les richesses du monde entre gens aisés. Non, cette année, c'est le visage d'une gamine de 16 ans, Greta Thunberg, qui aura marqué les esprits. Cette gamine a compris bien mieux que les puissants ce que signifie les termes « urgence climatique ». Elle fait la grève de l'école chaque vendredi, depuis août 2018, parce qu'elle demande simplement : « pourquoi devrions-nous étudier pour un futur qui n'existera bientôt plus, alors que personne ne fait rien pour le sauver ? » C'est une gamine qui a envie de nous faire paniquer parce que la maison brûle ! Cette gamine est devenue un exemple pour des centaines de milliers d'écoliers, de gymnasiens et d'étudiants, notamment vaudois, puisque ce Grand Conseil a pleinement soutenu les jeunes dans leurs actions en acceptant la résolution Raphaël Mahaim, mardi dernier.

Selon l'Association transports et environnement (ATE), en Suisse, près de 20 % de l'impact climatique causé par l'homme est le fait du transport aérien, une part en constante augmentation. Si rien de concret n'est entrepris, en 2030 ce secteur sera le plus lourd dans le bilan climatique de la Suisse.

Les soussignés proposent du concret. Ils demandent donc au Conseil d'Etat :

1. Un état des lieux des moyens de transport choisis par les classes dans le cadre des voyages d'étude.
2. Une étude des opportunités de ne plus subventionner les voyages en avion, voire de les supprimer.

En effet, la mode des voyages d'études à Barcelone, à Prague, à Amsterdam ou à Berlin est très récente. Elle date de l'ère du *low cost* et de la compagnie orange qui opère le plus de mouvements depuis l'aéroport de Genève-Cointrin.

Je déclare mes intérêts : j'ai aussi été gymnasiens. A mon époque, jamais nous n'avons pris un avion pour un voyage d'étude. Nous avons visité certains lieux proches de la Suisse et accessibles en train, voire en autocar, ou alors simplement des villes suisses. Je suis encore aujourd'hui convaincu que la ville de Lugano est tout aussi dépaysante que Rome, que Zurich est aussi bien doté en musées que Berlin et que Bâle est aussi bien fourni en bars qu'Amsterdam !

Le postulat, cosigné par au moins 20 députés, est renvoyé à l'examen d'une commission.

**Motion Jean-François Thuillard et consorts – Mesures à renforcer contre l'abandon des déchets
(19_MOT_074)**

Texte déposé

En tant qu'agriculteur et syndic d'une commune à proximité d'une grande ville, comme d'autres collègues syndics ou agriculteurs de ce canton et plus particulièrement du nord vaudois, j'ai remarqué une augmentation graduelle de ce genre malheureux de pratique.

Le problème des déchets oubliés ou jetés volontairement s'aggrave, aussi bien au sein des agglomérations qu'à la campagne. Toujours plus de détritiques jonchent le sol à proximité des bancs et des aires de pique-nique, le long des chemins pédestres, des routes et en forêt. L'image de notre canton — canton sûr, propre — est de plus en plus ternie. Les conséquences ne sont pas uniquement esthétiques ou économiques (nettoyage) : pour l'agriculture, c'est la santé des animaux et la protection de l'environnement qui sont en jeu. Avant de faucher, les agriculteurs doivent d'abord souvent nettoyer les champs, ce qui prend beaucoup de temps. Ce sont en particulier les canettes en aluminium qui représentent un grand danger. Les

machines agricoles les broient en morceaux acérés que les animaux avalent ensuite avec leur fourrage. Ils peuvent alors tomber malades, maigrir, voire même mourir, et les opérations pour les sauver sont très onéreuses.

Le problème de l'abandon des déchets (*littering*) est difficile à combattre, c'est bien connu. Un rapport d'experts de l'Office fédéral de l'environnement met en exergue les mesures prises dans le domaine et indique d'ailleurs que les systèmes de consigne, les taxes d'élimination anticipées et nombre d'autres mesures ne permettent pas de maîtriser la situation. Selon cette étude faite au niveau national, le coût de quelque 200 millions de francs annuel est supporté par les communes pour la « gestion » de ces déchets jetés n'importe où.

En plus des efforts faits pour sensibiliser la population à éliminer ses déchets de façon correcte, il est donc impératif que l'abandon des déchets (*littering*) soit combattu dans notre canton.

J'invite le Conseil d'Etat par le biais de cette motion à légiférer et/ou à renforcer les sanctions envers les contrevenants dans la Loi sur la gestion des déchets (LGD) en mettant en place des mesures financières par exemple de 200 francs d'amende au minimum pour toutes personnes identifiées à jeter des déchets sur la voie publique ou en pleine nature (zones agricoles, forêts, etc.).

Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures.

*(Signé) Jean-François Thuillard
et 23 cosignataires*

Développement – Motion retirée

Le président : — Monsieur le député Jean-François Thuillard est excusé ce matin. Il a informé le Secrétariat général du retrait de sa motion, par écrit. Il a l'intention de la formuler différemment et il reviendra donc sur cette thématique plus tard.

La motion est retirée.

Motion Pierre-André Romanens et consorts – Des accords sans désaccords (19_MOT_075)

Texte déposé

L'année 2018 a vu arriver de grands changements initiés par la troisième réforme de la fiscalité des entreprises (RIE III), ceci est une très bonne chose pour les Vaudoises et les Vaudois. Notre canton se positionne aujourd'hui très clairement par rapport aux enjeux économiques liés à la fiscalité intercantonale et internationale, tout en donnant une stabilité à l'emploi.

Les négociations entre le Conseil d'Etat vaudois et les associations de communes — Association des communes vaudoises (AdCV) et Union des communes vaudoises (UCV) — ont débouché sur un accord, appelé « canton-communes ». Certes, les répartitions « canton-communes » — péréquations ou autre — ont un impact considérable sur les communes. Néanmoins, suite à l'accord de septembre 2018, ratifié par le Conseil d'Etat et les deux associations de communes, nous devons constater que le Grand Conseil vaudois — organe législatif cantonal — détient une seule prérogative, soit de refuser cet accord par le biais du budget, soit de l'accepter en suivant la même démarche, sans n'avoir jamais participé aux négociations.

Ne serait-il pas plus judicieux que l'ensemble des acteurs soit consulté dans la phase d'étude et d'analyse, en particulier d'intégrer les commissions permanentes du Grand Conseil vaudois, par

exemple la Commission des finances, la Commission de gestion ou la Commission thématique des institutions et des droits politiques.

Cette motion a pour but d'inscrire une clause dans la Loi sur les communes : « Lors de consultations, suivies de ratifications d'un accord entre le Conseil d'Etat et/ou les associations de communes et/ou autres associations, le Grand Conseil vaudois est systématiquement consulté dans le même temps. »

Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures.

*(Signé) Pierre-André Romanens
et 34 cosignataires*

Développement

M. Pierre-André Romanens (PLR) : — J'ai remarqué tout à l'heure que, lorsque quelqu'un monte à la tribune pour présenter une interpellation ou tout autre objet parlementaire, le parlement était attentif pendant environ 45 secondes, voire une minute. Par conséquent, je vais essayer de transmettre l'essentiel en 45 secondes.

La présente motion vise un but très simple : permettre au Grand Conseil de participer au round de négociation lorsque le Conseil d'Etat décide d'interpeller les associations de communes ou d'autres associations. Il s'agirait de faire aussi participer le Grand Conseil, en particulier par le biais des commissions permanentes. Cela permettrait peut-être d'éviter que la seule prérogative du Grand Conseil, le seul moment où les députés pourraient intervenir, soit celui du budget. Il me semble en effet très compliqué d'intervenir dans le budget, ainsi qu'on l'a constaté à plusieurs reprises.

La question est très simple : ne devrait-on pas demander au Grand Conseil, par le biais du Bureau, s'il désire participer à des rounds de négociations avec des associations et ainsi pouvoir intervenir avant que des conventions soient ratifiées, signées et proposées au Grand Conseil.

La motion, cosignée par au moins 20 députés, est renvoyée à l'examen d'une commission.

Motion Didier Lohri et consorts – Aide à la création et maintien des places d'apprentissage (19_MOT_076)

Texte déposé

Le plan de législation du Conseil d'Etat indique une volonté de créer mille places d'apprentissages au terme de la législature.

Plusieurs députés sont des acteurs de la formation professionnelle. Ils sont aussi des décideurs en matière de construction ou attribution de mandats selon les marchés publics par leurs fonctions d'élus communaux.

La pérennité et l'avenir de notre formation duale doivent être aidés. Ce n'est pas parce que quelques pays s'interrogent sur le modèle suisse de formation des apprentis qu'il ne faut pas évoluer ou aider les décideurs à faciliter l'intégration des jeunes au monde actif et professionnel.

Ces entreprises ont des difficultés à assurer des places d'apprentissage. Les lois des marchés publics ne favorisent pas suffisamment leur rôle de formateur dans les critères retenus par les procédures d'adjudication actuelles.

Pire, le poids accordé à leurs efforts de transmission du métier n'est pas considéré par les directives. Voici un exemple :

TABLEAU DE NOTATION DES ENTREPRISES FORMATRICES D'APPRENTIS

Attention : cette annexe n'est utilisable que pour des procédures non soumises aux traités internationaux sur les marchés publics !

Correspond à un des éléments d'appréciation de l'annexe Q5
Le poids de cette appréciation ne doit pas dépasser le 5% de l'ensemble des critères

5% pour l'ensemble des critères d'adjudication de la seule rubrique Q. Soit une paille dans le processus complet d'attribution du mandat.

Si le Guide romand des marchés publics constitue une référence, force est de constater que les cantons possèdent une marge de manœuvre afin de tenter d'influencer certaines adaptations en fonction des dispositions territoriales. Exemple :

Conditions de participation (ann. P) :

Attestation sur l'honneur P1 (exceptions :
P2 pour le canton de Genève et P3 pour
le canton du Valais).

Il est de notre devoir de trouver une solution pour que les entreprises de formation duale retirent un intérêt à leurs efforts importants d'intégration sociale de nos jeunes.

Les outils légaux sont les lois sur :

La formation professionnelle LFPr fédérale

La formation professionnelle LVLFPPr vaudoise

La loi sur les marchés publics LMP-VD.

Les lois sur la formation professionnelle n'ont pas de possibilités de contraindre des entreprises pour obtenir et concourir à un marché public.

Elles règlent les dispositions légales permettant de mettre une ou des entreprises au bénéfice d'une autorisation de former. (LFPr, art. 20, al 2 et LVLFPPr, art., 15)

Une marge de manœuvre existe afin d'aider les formateurs dans les procédures d'adjudication lors des marchés publics.

La motion demande la modification de la loi vaudoise sur les marchés publics de l'art. 6, al 1, en ajoutant le texte ci-dessous :

TEXTE

Art. 6 Principes généraux ¹

¹ Lors de la passation de marchés, les principes suivants doivent être respectés:

- a. non-discrimination et égalité de traitement de chaque soumissionnaire;
- b. ...
- c. renonciation à des rounds de négociation;
- d. respect des conditions de récusation des personnes concernées;
- e. respect des dispositions relatives à la protection des travailleurs et aux conditions de travail;
- f. égalité de traitement entre hommes et femmes;

fbis respect des principes du développement durable;

fbis ^{prime} présentation de l'autorisation de former du soumissionnaire

- fter. adjudication au soumissionnaire ayant présenté l'offre économiquement la plus avantageuse;
- g. traitement confidentiel des informations.
- h. transparence de la procédure.

En demandant par voie de motion que le Conseil d'Etat modifie la loi ou règlement ou directives des marchés publics, permettant aux soumissionnaires au bénéfice d'autorisation de former des apprentis de voir leurs efforts de pérenniser leurs métiers en augmentant la pondération ou les critères lors de la procédure d'adjudication des mandats.

Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures,

*(Signé) Didier Lohri
et 20 cosignataires*

Développement

M. Didier Lohri (VER) : — A mon tour, je serai très bref, car je réserve mes arguments pour le travail en commission. Le but de la motion est de rendre les entreprises attentives au fait qu'elles doivent former des apprentis. Nous avons eu plusieurs discussions sur la question, mais il semble que ce ne soit jamais le bon moment d'aborder la problématique des marchés publics et de l'obligation de former des apprentis. Je rappelle que le *Guide romand*, qui prévoit et planifie les marchés publics, date de 2004. Il est actuellement en révision, depuis 2016 ! Il me paraît donc indispensable de rendre les entreprises multinationales, telles que Vale par exemple, attentives à la nécessité de former des apprentis, par le biais d'une obligation de formation, pour le bien de notre canton.

Le Conseil d'Etat a un programme ambitieux pour la formation professionnelle. Je ne crois pas que ce soit en créant des classes dans les gymnases que nous renforcerons la qualité de la formation professionnelle.

La motion, cosignée par au moins 20 députés, est renvoyée à l'examen d'une commission.

Pétition en faveur de la famille G. (17_PET_006)

Rapport de la Commission thématique des pétitions

Préambule

La Commission thématique des pétitions était composée de Mme Séverine Evéquoz, de MM. François Cardinaux, Daniel Ruch, Philippe Liniger, Olivier Epars, Jean-Louis Radice, Guy Gaudard, Pierre-André Pernoud, Olivier Petermann, Daniel Trolliet. Elle a siégé en date du 18 janvier sous la présidence de M. Vincent Keller.

M. Jérôme Marcel, secrétaire de commission parlementaire, est remercié pour les notes de séance.

2. Personnes entendues

Pétitionnaires : A. G. (son épouse J. G. est absente), D. G. et L. G., frères du pétitionnaire, E. G., fille des pétitionnaires, et plusieurs voisines.

Représentant de l'Etat : M Stève Maucci, chef du SPOP

3. Description de la pétition

Cette pétition vise à obtenir de l'aide en vue du réexamen de leur demande d'asile, dont le premier dépôt date de 1999 pour monsieur et 2009 pour la famille.

4. Audition des pétitionnaire

Les pétitionnaires expliquent que A.G., au vu de sa majorité lors de sa première demande en 1999, a été contraint de rentrer au KOSOVO, contrairement à ses frères.

A.G. explique être revenu avec sa famille en 2009, son épouse et deux enfants nés au Kosovo le troisième étant né à Lausanne en 2014. Ses frères et sœurs vivent en Suisse et sont au bénéfice de permis C voir de la nationalité Suisse. Ses enfants suivent une scolarité à Lausanne

Les commissaires s'interrogent sur la situation actuelle au Kosovo, il leur est répondu que la guerre est bien terminée, mais que le chômage de masse est bien une réalité. Monsieur AG travaille occasionnellement sur des chantiers et bénéficie du soutien de sa famille.

5. Audition des représentants de l'Etat

A.G. a séjourné à deux reprises en Suisse.

Le responsable du SPOP confirme qu'une première demande a été effectuée en 1999 sous le régime d'une demande d'asile qui lui a été refusée. Ensuite il est revenu en Suisse en 2009 suite à un départ non contrôlé. Annoncé officiellement à la commune de Lausanne en 2014 sous le régime de la loi sur les étrangers avec son épouse et ses deux enfants.

Pour le SEM un séjour de cinq ans est court ce dernier exige environ dix ans dans ses critères, l'intégration économique de la famille est considérée comme moyenne. Aux yeux du SPOP le dossier n'est pas défendable ce qui a été confirmé par le recours interjeté au Tribunal fédéral ; plusieurs demandes de réexamen ont fait l'objet de refus par le tribunal cantonal et par le tribunal fédéral. De plus, plusieurs fixations de délai de départ n'ont pas été respectées.

- Les enfants sont bien intégrés dans le milieu scolaire et associatif lausannois, la famille est suivie à cet effet par le SPJ. Un élément décrit dans les documents officiels interroge certain commissaire, il s'agit d'un divorce des époux A.G. et J.G., prononcé en 2007, mais les époux déclarent faire toujours ménage commun. Par contre une procédure de mariage avait été engagée avec une ressortissante suisse en 2007 qui n'a pas abouti.

6. Délibérations

Plusieurs éléments sont invoqués :

- Les enfants sont arrivés en suisse à l'âge de 6 ans et de 3 ans, le dernier étant né à Lausanne : ils n'ont pas eu beaucoup de lien avec le Kosovo. Leur scolarité s'est déroulée dans la région Lausannoise. Leur famille proche, soit oncles et tantes, cousins, cousines, sont en Suisse.
- Certains commissaires font remarquer que la rédaction de la pétition est sur certains éléments, trompeur et que certains faits avérés sont volontairement éludés lors de l'entretien face à la commission.
- Il est également relevé que tous les moyens juridiques cantonaux et fédéraux ont statué d'une manière négative. Et que l'autorité de référence est bien la Confédération via le SEM.

7. VOTE

Classement de la pétition

Par 3 voix pour, sept voix contre et une abstention, la commission recommande au Grand Conseil de classer cette pétition.

Gollion, le 10 juin 2018.

*Le rapporteur :
(Signé) Pierre-André Pernoud*

Décision du Grand Conseil après rapport de la commission

M. Pierre-André Pernoud (UDC), rapporteur : — En préambule, conformément au règlement de la Commission thématique des pétitions, dans le cas où une prise de parole était demandée, je vous demanderai de faire respecter le huis-clos, afin de respecter l'anonymat des pétitionnaires.

La Commission thématique des pétitions, dont tous les membres étaient présents, s'est réunie le 18 janvier sous la présidence de M. Vincent Keller. M. Jérôme Marcel est l'auteur des notes de séance. Les personnes entendues sont le pétitionnaire, A. G., — son épouse J. G. était absente — D. G. et L. G., les frères du pétitionnaire, et un certain nombre de voisins. M. Stève Maucci représentait l'Etat.

La pétition vise à obtenir de l'aide en vue d'un réexamen de la demande d'asile, dont le premier dépôt date de 1999, pour monsieur, et de 2009 pour la famille. Les pétitionnaires expliquent que M. A. G., au vu de sa majorité lors du dépôt de la première demande, en 1999, a été contraint de rentrer au Kosovo, contrairement à ses frères. A. G. explique être revenu, en 2009, avec sa famille c'est-à-dire son épouse et deux enfants nés au Kosovo, le troisième étant né à Lausanne en 2014. Les frères et sœurs d'A. G. vivent en Suisse où ils sont au bénéfice d'un permis C, voire de la nationalité suisse. Les enfants sont scolarisés à Lausanne.

Les commissaires s'interrogent sur la situation actuelle du Kosovo. Il leur est répondu que si la guerre est bien terminée, le chômage est toujours une réalité. Lors de leur audition, les représentants de l'Etat rappellent que M. A. G. a séjourné en Suisse à deux reprises. Le responsable du Service de la population (SPOP) confirme qu'une première demande d'asile, datant de 1999, lui a été refusée. Il est revenu en Suisse en 2009, suite à un départ non-contrôlé. Il s'est annoncé officiellement à la Commune de Lausanne en 2014, sous le régime de la Loi sur les étrangers. Il est alors accompagné de son épouse et de deux enfants.

Concernant la nouvelle demande de réexamen, le Secrétariat d'Etat aux migrations (SEM) certifie qu'un séjour de cinq ans est considéré comme court, car dans ses critères d'intégration économique de la famille il exige un séjour d'environ dix ans ; la durée, dans cette situation, est considérée comme moyenne. Aux yeux du SPOP, le recours n'est pas défendable. Cela a été confirmé par des recours interjetés auprès du Tribunal fédéral, plusieurs demandes de réexamen ayant fait l'objet de refus au Tribunal cantonal et au Tribunal fédéral. De plus, alors que plusieurs délais de départ ont été fixés, aucun n'a été respecté. Les enfants sont bien intégrés dans le milieu scolaire et associatif, ce qui est vérifié par le Service de protection de la jeunesse (SPJ) qui suit la famille.

Un élément décrit dans les documents officiels intrigue certains commissaires : il s'agit d'un divorce des époux A. G. et J. G. prononcé en 2007. Les époux déclarent faire toutefois ménage commun. Par contre, une procédure de mariage avait été engagée avec une ressortissante suisse, en 2007, qui n'a pas abouti.

Les enfants sont arrivés en Suisse à l'âge de six et de trois ans et le dernier étant né à Lausanne, ils n'ont guère de liens avec le Kosovo. Leur scolarité s'est déroulée dans la région lausannoise et leur famille proche — oncles et tantes, cousins et cousines — sont en Suisse.

Quelques commissaires font remarquer que la rédaction de la pétition est en partie trompeuse, car certains faits avérés ont été volontairement éludés lors de l'entretien face à la commission. Il est également relevé que tous les moyens juridiques cantonaux et fédéraux ont statué d'une manière négative. L'autorité de référence est bien la Confédération, via le SEM.

La commission vous propose le classement de la pétition, par 7 voix contre 3 et 1 abstention.

Le président : — Je remercie M. le député d'avoir rappelé les règles du huis clos, fondées sur l'article 143 de la Loi sur le Grand Conseil.

Le huis clos est décrété à 10 h 10. Il est levé à 10 h 20.

Le Grand Conseil décide de classer la pétition par 71 voix contre 48 et 11 abstentions.

Pétition – La famille U. ne doit pas être renvoyée (18_PET_016)

Rapport de la Commission thématique des pétitions

1. PREAMBULE

La commission thématique des pétitions s'est réunie le 21 juin 2018 pour traiter de cet objet à la salle du Bicentenaire, place du Château 6 à Lausanne sous la Présidence de Monsieur le Député Vincent Keller.

Elle était composée de M. Vincent Keller, Président, de Mme Séverine Evéquoz, de MM. Jean-Louis Radice, Philippe Liniger, Guy Gaudard, Pierre-André Pernoud, Olivier Petermann, Daniel Trolliet, Philippe Cornamusaz remplaçant Daniel Ruch, Pierre-François Mottier remplaçant François Cardinaux et Andreas Wüthrich remplaçant Olivier Epars.

Monsieur Jérôme Marcel secrétaire de la commission a tenu les notes de séance.

2. PERSONNES ENTENDUES

Pétitionnaire : A.U., pétitionnaire, N.U., son épouse et Graziella De Coulon, membre du collectif Droit de Rester.

Représentants de l'Etat : Christophe Gaillard, adjoint du chef de la division asile du Service de la Population du canton de Vaud (SPOP).

3. DESCRIPTION DE LA PETITION

La pétition demande à ce que la Famille U. ne soit pas renvoyée en Macédoine car ils sont discriminés en tant que Roms.

4. AUDITION DES PETITIONNAIRES

Les Epoux U. sont Macédoniens et ont deux enfants. Ils sont en Suisse depuis 2011 et ils ont déposé une demande d'asile dès leur arrivée. Ils habitent actuellement à Yverdon-Les-Bains. Monsieur soutient que sa famille et lui-même sont appréciés dans leur quartier. Son statut rend la situation de la

famille très incertaine et est source d'anxiété, car les deux enfants sont scolarisés. Madame est très angoissée à l'idée de retourner en Macédoine. Toutes les démarches que la famille U. a entreprises concernant leur demande d'asile ont reçu des réponses négatives.

G. De Coulon ajoute que les époux U. font partie du collectif Droit de Rester depuis longtemps et participent à toutes les réunions. Leur demande d'asile n'est pas basée sur des critères de persécution étatique mais sur le fait qu'ils subissent des actes de discrimination car ils sont roms. Dès leur arrivée en Suisse la famille U. a entrepris beaucoup de choses pour tenter de s'intégrer. De plus, ayant bénéficié d'un permis N, les époux ont eu la possibilité de travailler, mais pendant un laps de temps très court. A plus forte raison, Madame De Coulon soutient qu'aucun employeur n'engage de personnes disposant d'un permis N. La seule solution est dès lors de travailler dans le cadre du marché noir.

5. AUDITION DU REPRESENTANT DE L'ETAT

M. Gaillard introduit son propos en faisant remarquer que l'étude des motifs d'asile relève d'une compétence exclusive de la Confédération. Pour cette famille, que la CTPET a étudiées lors de cette séance, la Confédération n'a pas jugé crédible les allégations des requérants. Le canton peut opposer un cas de rigueur aux décisions fédérales lorsque les requérants sont suffisamment intégrés en Suisse et que la situation de leur pays d'origine s'est aggravée. Ce genre de cas ne concerne pas la famille entendue aujourd'hui : la demande des époux U. a été rejetée, car ils ne remplissent pas les critères, notamment d'intégration. De plus, si la durée de leur séjour en Suisse a été relativement longue, ce n'était pas du fait que les autorités procédaient à des études supplémentaires de leur dossier, mais parce qu'ils refusaient de quitter le territoire.

6. DELIBERATIONS

La majorité des commissaires doute des faits que la Famille U. a exposés. Ils relèvent le manque de coopération avec les autorités compétentes en termes de renvoi.

Les abstentions sont aussi dues au doute des faits rapporté, mais tout en relevant que la situation des Roms musulmans en Macédoine n'est pas facile.

Les voix pour vont dans le sens que les raisons invoquées sont crédibles et que toute émigration est un déracinement brutal et n'est pas fait de gaité de cœur.

7. VOTE

Par 2 voix pour, 6 voix contre et 3 abstentions, la commission recommande au Grand Conseil de classer cette pétition.

Lignerolle, le 26 décembre 2018.

*Le rapporteur :
(Signé) Olivier Petermann*

Décision du Grand Conseil après rapport de la commission

M. Olivier Petermann (PLR), rapporteur : — La Commission thématique des pétitions s'est réunie, le 21 juin 2018, pour traiter de cet objet. Les personnes entendues sont les époux U., Mme Graziella de Coulon, membre du collectif Droit de rester, et le représentant de l'Etat, M. Christophe Gaillard, adjoint au chef de la Division Asile du Service de la population (SPOP).

La pétition demande que la famille U. ne soit pas renvoyée en Macédoine, où ils sont discriminés en tant que Roms. Les époux U. sont Macédoniens et ils ont deux enfants. Ils sont en Suisse depuis 2011, et ont déposé une demande d'asile dès leur arrivée. Ils habitent actuellement Yverdon-les-Bains. M. U. soutient que sa famille et lui-même sont appréciés dans leur quartier. Son statut rend la situation de la famille très incertaine, ce qui est source d'anxiété, car les deux enfants sont scolarisés. Mme est très angoissée à l'idée de retourner en Macédoine. Toutes les démarches entreprises par la famille U. concernant leur demande d'asile ont reçu des réponses négatives. Mme Graziella de Coulon ajoute que la famille U. fait depuis longtemps partie du collectif Droit de rester et qu'elle participe à toutes les

réunions. Leur demande d'asile n'est pas basée sur des critères de persécution étatique, mais sur le fait qu'ils subissent des actes de discrimination, car ils sont Roms. Dès leur arrivée en Suisse, la famille U. a entrepris de nombreuses démarches pour tenter de s'intégrer. De plus, ayant bénéficié d'un permis N, les époux ont eu la possibilité de travailler, mais seulement pendant un laps de temps très court. A plus forte raison, Mme de Coulon soutient qu'aucun employeur n'engage de personnes disposant d'un permis N. La seule solution est, dès lors, de travailler dans le cadre du marché noir.

Lors de l'audition du représentant de l'Etat, M. Gaillard introduit son propos en faisant remarquer que l'étude du motif d'asile relève de la compétence exclusive de la Confédération. Or, la Confédération n'a pas jugé crédibles les allégations de cette famille, que la Commission thématique des pétitions a étudiées lors de sa séance. Le canton peut opposer un cas de rigueur aux décisions fédérales, lorsque les requérants sont suffisamment intégrés en Suisse et que la situation dans leur pays d'origine s'est aggravée. Cela ne concerne pas la famille entendue. La demande des époux U. a été rejetée, car ils ne remplissent pas les critères, d'intégration notamment. De plus, si la durée de leur séjour en Suisse a été relativement longue, cela ne résultait pas du fait que les autorités procédaient à des études supplémentaires de leur dossier, mais de ce qu'ils refusaient de quitter le territoire.

La majorité des commissaires doutent des faits exposés par la famille U. Les commissaires relèvent le manque de coopération avec les autorités compétentes en termes de renvoi. Les abstentions lors du vote sont également dues à des doutes quant aux faits rapportés, tout en relevant que la situation des Roms musulmans en Macédoine n'est pas facile. Les avis favorables à la pétition estiment que les raisons invoquées sont crédibles et que toute émigration est un déracinement brutal, jamais accompli de gaieté de cœur. Au vote, par 6 voix contre 2 et 3 abstentions, la commission recommande au Grand Conseil de classer la pétition.

Le président : — Avant d'ouvrir la discussion, je précise que le huis clos pourrait être demandé s'il pouvait y avoir une possibilité d'identifier les personnes concernées par le biais des propos tenus. Le cas est un peu différent de celui présenté par la pétition précédente. Suivant les propos tenus, j'évaluerai la nécessité ou non d'instaurer le huis clos.

La discussion est ouverte.

M. Jean-Michel Dolivo (EàG) : — Je ne pense pas que le huis clos soit nécessaire, car la situation ne présente pas d'aspect pénal, du moins à ma connaissance.

Nous avons ici affaire à la situation de Roms d'origine macédonienne, qui vivaient en Macédoine et qui y subissent de fortes discriminations — c'est un fait connu et décrit dans de nombreux rapports d'organisations non-gouvernementales, dont Amnesty international. Ils peuvent et sont souvent victimes de violences d'une partie — même petite — de la population, qui considère qu'ils n'ont rien à faire dans ce pays, alors même qu'ils y sont établis, le plus souvent, depuis des générations.

De l'avis du collectif Droit de rester, dans lequel je suis moi-même actif, cette famille fait tout ce qu'elle peut pour s'intégrer. Certes, il faut se rendre compte que le permis N est hautement provisoire et que souvent, il ne donne pas ou rend très difficile l'accès à un emploi, d'où le fait que ces personnes — c'est un effet pervers du système — vont chercher un travail dit « au noir » pour tenter d'avoir un emploi et de s'insérer professionnellement. A mon avis, il y a donc une volonté de s'insérer, de la part d'une population qui, d'une manière générale et dans ce cas en particulier a connu des discriminations telles qu'elles ne permettent plus de vivre dans le pays d'origine. C'est la raison pour laquelle je vous demande de renvoyer la pétition au Conseil d'Etat.

M. Philippe Leuba, conseiller d'Etat : — Je m'en tiendrai naturellement au cadre juridique que vous avez évoqué, pour vous apporter une précision. Quand les pétitionnaires vous indiquent que tout a été fait pour s'intégrer et que la période durant laquelle ils n'ont pas pu travailler était de courte durée, je tiens à préciser que la période durant laquelle ils auraient pu travailler est de deux ans et quatre mois — je laisse à chacun le soin de déterminer s'il s'agit d'une période courte ou non... — période durant laquelle ils n'ont pas travaillé un seul jour. Ils ont été assistés par l'Etablissement vaudois d'aide à la migration (EVAM) durant toute la période considérée.

La discussion est close.

Le Grand Conseil décide de classer la pétition par 76 voix contre 38 et 14 abstentions.

Pétition pour le droit au travail et à la formation pour toutes et tous ! (18_PET_018)

Rapport de la Commission thématique des pétitions

1. PREAMBULE

La commission thématique des pétitions a siégé le jeudi 6 septembre 2018 pour traiter de cet objet à la salle du Bicentenaire, Place du Château 6 à Lausanne. Elle était composée de Mmes Séverine Evéquoz, Circé Fuchs, Christine Chevalley, de MM. Daniel Trolliet, Philippe Liniger, Olivier Petermann, Daniel Ruch, François Cardinaux, Olivier Epars, Jean-Luc Chollet, sous la présidence de Monsieur le Député Vincent Keller.

Etaient excusés MM. Guy Gaudard (remplacé par Christine Chevalley), Pierre-André Pernoud (remplacé par Jean-Luc Chollet) et Jean-Louis Radice (remplacé par Circé Fuchs).

Monsieur Jérôme Marcel, secrétaire de la commission (SGC) a tenu les notes de séance. Qu'il en soit ici chaleureusement remercié.

2. PERSONNES ENTENDUES

Pétitionnaires :

Cinq délégués des plus de 700 personnes qui sont ou ont été soumises au régime de l'aide d'urgence. Ce sont des personnes dont la demande d'asile n'a pas été acceptée mais qui restent en Suisse car leur renvoi est impossible ou sont en procédure avec une deuxième demande d'asile en cours.

La délégation de l'administration est composée de :

MM. Stève Maucci, chef du SPOP, et Christophe Gaillard, adjoint du chef de la division asile du SPOP.

3. DESCRIPTION DE LA PETITION

La pétition reçue demande que les personnes déboutées de l'asile qui séjournent dans le canton puissent accéder légalement à l'emploi et à la formation en Suisse.

3. AUDITION DES PETITIONNAIRES

Les pétitionnaires ont interpellé le collectif Droit de rester sur cette problématique. Ces personnes ont une demande d'asile refusée mais elles restent en Suisse car leur renvoi est impossible ou elles sont en procédure de recours. Elles vivent ici depuis longtemps, sans droit de travailler, de quitter le canton, sans droit à se former. Elles vivent suspendues entre la crainte d'un renvoi et l'attente d'une régularisation hypothétique. Pour les délégués, l'accès à l'emploi est un droit fondamental.

Le droit de travailler participe de la dignité humaine. Un emploi permet de vivre dignement et c'est essentiel pour l'équilibre psychique et physique. L'accès à l'emploi est un moyen de reconstruire une vie décente après avoir quitté son pays. Ces dernières années, les politiques en matière d'asile se sont considérablement durcies en Suisse.

Privés de toutes protections légales, les conditions du travail au noir sont souvent proches de l'exploitation et dans tous les cas, précaires. Personne ne quitte sa maison pour séjourner illégalement en Suisse par plaisir ! Travailler crée des liens entre les diverses populations qui habitent dans le canton. Il est temps de mettre fin à cette hypocrisie.

5. AUDITION DES REPRESENTANTS DE L'ETAT

Le représentant de l'Etat explique que la question soulevée par cette pétition relève du droit fédéral. Cette pétition, dont il comprend la demande, relève de l'art. 43, al. 2 LAsi1 et art. 11 LEtr.

Cette interdiction d'exercer une activité lucrative a été motivée pour les arguments suivants (Message du Conseil fédéral de 1995) : il est illogique de dire à une personne qu'elle doit partir tout en l'autorisant à travailler. Les personnes qui sont là ne veulent pas rentrer, ce n'est pas une question de possibilité de pouvoir rentrer dans leur pays. Les éventuelles autorisations de travailler seraient délivrées par le SDE, et non le SPOP.

En général, les demandeurs d'asile ont eu le temps de faire un apprentissage avant la décision fédérale de renvoi, période durant laquelle les personnes requérantes ont droit de travailler et se former. Dès la décision définitive et exécutoire, il y a une interdiction de travailler.

L'apprentissage n'est plus possible car il y a un contrat de travail. Mais pour les études ou l'école, il y a la possibilité.

6. DELIBERATIONS DE LA COMMISSION

Ce sont principalement les mots de faux espoir, trop longue durée, droit au travail qui ressortent des discussions.

Les situations personnelles fendent le cœur. Mais si on entre dans un régime d'exception, on risque l'arbitraire et l'injustice. Les lois sont là pour être mises en œuvre.

La révision du droit qui implique une procédure de 140 jours, et non plus des années, ce qui crée des cas humainement difficiles, doit absolument être mis en place.

La situation actuelle se retourne contre le pays d'accueil, cette ambiguïté qui amène à former des personnes puis leur interdire d'accéder au travail, qui donne des possibilités de formation mal comprises, puisque désirées en Suisse et non pour leur développement dans leur pays.

Il est ajouté que les personnes désignées par le Collectif Coordination Asile Vaud pour venir s'exprimer devant la CTPET ont été choisies, deux d'entre elles n'étant pas concernées et une autre ayant déjà été auditionnée par la CTPET pour son cas personnel, et qui est en attente de renvoi.

Il est aussi noté qu'il s'agit de droit fédéral.

7. VOTE

Par 3 voix pour, 5 voix contre et 3 abstentions, la commission recommande au Grand Conseil de classer cette pétition.

Chailly-Montreux, le 6 décembre 2018.

*Le rapporteur :
(Signé) François Cardinaux*

Décision du Grand Conseil après rapport de la commission

M. François Cardinaux (PLR), rapporteur : — La Commission thématique des pétitions a siégé le jeudi 6 septembre 2018. Elle recevait les pétitionnaires, des personnes déboutées de l'asile qui séjournent dans le canton et demandent à pouvoir accéder légalement à l'emploi et à la formation, en Suisse. Ces personnes se sont vu refuser leur demande d'asile, mais elles restent en Suisse, car elles sont en procédure de recours ou parce que leur renvoi est impossible. Les représentants de l'Etat ont précisé que l'interdiction d'exercer une activité lucrative était motivée par le fait qu'il est illogique de dire à quelqu'un qu'elle doit partir, tout en l'autorisant à travailler. Les personnes qui sont sur place ne veulent pas rentrer ; ce n'est pas une question de possibilité de retour dans le pays.

Voici quelques éléments des délibérations de la commission. Les mots « faux espoir », « longue durée » et « droit au travail » ressortent principalement des discussions. Les situations personnelles fendent le cœur, mais en entrant dans un régime d'exception, on risque l'arbitraire et l'injustice. Les lois sont là pour être mises en œuvre. La révision du droit, qui implique une procédure de 140 jours — et non plus des années, créant des situations humainement difficiles — doit être absolument promulguée. La situation actuelle se retourne contre le pays d'accueil, en raison de l'ambiguïté qui l'amène à former des personnes, puis à leur interdire d'accéder au travail. S'ensuivent des possibilités de formation mal comprises, puisque désirées en Suisse et non pour leur développement dans leur

pays. Ajoutons que, parmi les personnes désignées par le collectif Coordination droit de rester asile Vaud pour venir s'exprimer devant la Commission thématique des pétitions, deux personnes n'étaient pas concernées et une troisième avait déjà été auditionnée, concernant son cas personnel, alors qu'elle est en attente d'un renvoi. En plus, il s'agissait d'un privilège, car le cas relève du droit fédéral.

Par 5 voix contre 3 et 3 abstentions, la Commission thématique des pétitions recommande au Grand Conseil le classement de la pétition.

Le président : — Dans le cas précis, il n'est pas question de huis clos puisque la pétition n'est pas *ad personam*.

La discussion est ouverte.

M. Jean-Michel Dolivo (EàG) : — La coordination Asile Vaud, qui a déposé la pétition, l'a fait au nom de plusieurs centaines de personnes qui se trouvent soumises au régime de l'aide d'urgence. Ce sont des requérants d'asile déboutés, mais qui se trouvent dans des situations dans lesquelles le renvoi ne peut pas être exécuté, est impossible, ou encore, comme il a été dit, qui se trouvent dans une procédure, souvent extraordinaire, de réexamen de leur situation.

La pétition vise à trouver une solution matérielle d'insertion minimale pour ces personnes, sur le marché du travail. Je souligne ici qu'il s'agit de leur permettre, tout simplement, de connaître des conditions de vie, d'existence et d'insertion sociale et professionnelle minimales, pendant qu'elles sont légalement en Suisse. En effet, ces personnes sont encore au bénéfice de l'aide d'urgence, même si une décision de renvoi — définitive ou non, selon les cas — a été prise. Ces personnes font l'objet d'une forme de discrimination tout à fait négative pour elles, mais qui est aussi négative pour le marché du travail, car ces personnes ont souvent des formations ou des qualifications qui pourraient être utiles aux employeurs, ou qui peuvent être utiles dans certaines branches professionnelles.

La pétition a donc un sens général. J'estime qu'elle doit être renvoyée au Conseil d'Etat pour que ce dernier réfléchisse, voire intervienne au niveau fédéral, ou qu'il fasse éventuellement des propositions au niveau cantonal pour tenter de débloquer et de modifier une situation fondamentalement injuste et contraire aux intérêts des personnes concernées comme de la société, qui souhaite, ou non, les accueillir.

Mme Christine Chevalley (PLR) : — La pétition sera certainement classée, mais le problème qu'elle soulève est bien réel. En effet, les jeunes ont le droit de se former, mais ensuite, il n'y a plus rien. Tout ce qui est investi dans leur formation est perdu. Je ne peux m'empêcher de penser que c'est dommage, et qu'une vraie solution devrait être trouvée et proposée.

M. Jean-Luc Chollet (UDC) : — A notre sens, il y a une différence fondamentale entre un désir et un droit. Un désir répond, quand même, à un certain nombre de lois et de règlements, dans notre pays comme dans tous les pays européens. Dans le cadre des désirs, une pesée non pas d'intérêts mais arbitraire est faite, concernant la légalité et l'intégration possibles de la personne dans un système normatif de formation, mais il s'agit tout d'abord de droit à la formation et de droit au travail.

Après le désir vient le droit. Ce que nous avons entendu en commission, à l'écoute des quatre personnes venues témoigner, c'est « nous avons le droit d'être ici, le droit de rester, le droit d'être formés, le droit de travailler, le droit d'être logés, le droit d'être soignés ». Pourtant, ce n'est pas aussi simple ! Il n'y a pas uniquement des droits, mais il y a également des devoirs. La pesée d'intérêts nous a paru particulièrement déséquilibrée entre les droits et les devoirs. Si, sur les plans humains et de l'empathie que nous ressentons, nous pouvons retenir, écouter et même comprendre une partie du discours des personnes que nous avons entendues, je crois que le respect des lois que nous nous sommes données librement et démocratiquement impose un cadre hors duquel nous ne pouvons pas travailler, vivre, exister et accorder des droits. C'est la raison pour laquelle nous avons penché vers le refus de la pétition, qui ne témoigne pas d'une position bornée, mais de l'exercice librement acquis et vécu des droits et des devoirs.

M. Christian van Singer (VER) : — Après avoir écouté attentivement mes préopinants, je m'interroge. Les personnes dont nous parlons ne sont pas là de manière illégale, mais parce que leur cas est encore à l'étude, ou parce qu'elles ne peuvent pas rentrer dans leur pays. Dans ces conditions,

du moins d'après ce qui nous a été dit, n'est-il pas dans l'intérêt de la société que ces personnes puissent être formées et travailler ? Il ne s'agit pas uniquement de l'intérêt des personnes en question, mais de l'intérêt de tous ! Soit ce que l'on nous a dit est faux, soit c'est correct. Tant que la présence de ces personnes est légale, soit qu'elles ne puissent être renvoyées parce que leur pays n'accepte pas les renvois, soit que leur cas soit encore à l'étude, parce qu'ils ont déposé des recours, je serais favorable à ce qu'ils puissent travailler. Dans ce cas, je serais donc favorable au renvoi de la pétition au Conseil d'Etat. Par contre, si l'on peut nous démontrer ou simplement affirmer que toutes ces personnes sont ici de façon illégale, alors ma position serait différente.

M. François Cardinaux (PLR), rapporteur : — Je commencerai par répondre à mon préopinant. Nous avons reçu 5 délégués représentant 700 personnes soumises au régime de l'aide d'urgence, ainsi qu'il a été dit. Ce sont toutes des personnes dont les demandes d'asile n'ont pas été acceptées, mais qui sont encore en Suisse, soit du fait du dépôt d'une deuxième demande d'asile, soit du fait d'une impossibilité de retour.

Quant à moi, je suis persuadé que les cinq personnes que nous avons reçues ont été bien choisies, ce qui est logique : elles avaient toutes une bonne instruction, apportaient de bons éléments et, surtout, il était clair qu'elles avaient envie... Mais comme l'a dit le troisième préopinant, ce n'est pas l'envie qui compte, mais le droit. En ce moment, nous sommes dans un Etat de droit et il n'est simplement pas possible de tout faire... Comme l'a dit Mme la députée Chevalley, il me semble très important que nous ne donnions pas de faux espoirs à ces personnes, car un jour ou l'autre, elles seront soumises au droit fédéral et cantonal. En conséquence, je vous demande de suivre les conclusions de la commission, qui recommande au Grand Conseil de classer la pétition.

M. Philippe Leuba, conseiller d'Etat : — J'interviens à nouveau pour que les choses soient parfaitement claires quant à la population dont nous parlons ici et notamment pour répondre à l'interrogation de M. le député van Singer.

Je m'en tiens au texte de l'article 43 de la Loi sur l'asile (LAsi), texte adopté démocratiquement, en votation populaire. A l'alinéa 2, il est indiqué : « Lorsqu'une demande d'asile a été rejetée par une décision exécutoire, l'autorisation d'exercer une activité lucrative s'éteint à l'expiration du délai fixé au requérant pour quitter le pays (...) » C'est donc au moment où l'autorité a dit « non, vous n'obtiendrez pas l'asile et vous avez encore un, deux ou X mois pour quitter le pays », c'est au terme d'un délai de un, deux ou X mois à partir duquel la personne n'a plus le droit d'être ici, que s'éteint le droit de travailler. On met ici de côté les procédures et les demandes de réexamen extraordinaires, qui n'ont pas d'effet suspensif. Par conséquent, l'interdiction de travailler déploie ses effets à partir du délai fixé par l'administration pour quitter le territoire. Lorsque vous n'avez plus le droit de résider ici, vous n'avez pas non plus le droit d'y travailler. Pourquoi cela ? C'est que nous, c'est-à-dire l'administration, ou finalement le peuple suisse puisqu'il a validé la disposition, voulons tenir un discours cohérent. Or, il n'est pas possible de dire à quelqu'un, à la fois : « Vous devez partir » et « Vous pouvez continuer à travailler chez nous ». Il y aurait là une incohérence.

Ensuite, un deuxième élément repose sur les possibilités, ou non, de quitter la Suisse. Je m'occupe de l'asile, dans ce canton, depuis 2007. Je ne connais qu'un seul cas où une personne, en situation irrégulière et qui voulait rentrer n'a pas pu le faire : c'est le cas d'un Palestinien lié au conflit avec Israël. Un seul cas en douze ans ! A l'exception de cette unique personne, tous ceux qui sont restés ici au-delà du délai imparti par l'administration pour quitter la Suisse ne voulaient pas rentrer et non ne le pouvaient pas ! Je suis désolé si certains me trouvent brutal, mais tels sont les faits. Les questions précises de M. van Singer m'obligent à lui répondre : celui qui veut se soumettre aux décisions de l'administration peut le faire, et tout le reste ne sont que des fadaïses.

La discussion est close.

Le Grand Conseil décide de classer la pétition par 63 voix contre 54 et 5 abstentions.

Pétition contre la séparation dramatique et injuste d'une famille bien intégrée dans la Broye vaudoise en Suisse (18_PET_022)

Rapport de la Commission thématique des pétitions

1. PREAMBULE

La commission thématique des pétitions a siégé le jeudi 6 septembre 2018 pour traiter de cet objet à la salle du Bicentenaire, Place du Château 6 à Lausanne. Elle était composée de Mmes Sabine Glauser Krug, de MM. Daniel Trolliet, Olivier Petermann, Daniel Ruch, Jean-Louis Radice, Olivier Epars, Guy Gaudard, Philippe Liniger, François Cardinaux, Fabien Deillon, sous la présidence de Monsieur le Député Vincent Keller.

Etaient excusés MM. Pierre-André Pernoud (remplacé par Fabien Deillon) et Mme Séverine Evéquoz (remplacée par Sabine Glauser Krug).

Monsieur Jérôme Marcel, secrétaire de la commission (SGC) a tenu les notes de séance. Qu'il en soit ici chaleureusement remercié.

2. PERSONNES ENTENDUES

La délégation des pétitionnaires est composée de : Me Sophie Leuenberg, avocate qui représente la famille B. et de 5 membres de la famille (les parents et 3 de leurs enfants).

La délégation de l'administration est composée de : MM. Stève Maucci, chef du SPOP, et Claudio Hayoz, chef du secteur juridique au SPOP.

3. DESCRIPTION DE LA PETITION

Le père de la famille est entré en Suisse en 1986 et a obtenu successivement un permis de séjour, puis d'établissement et finalement la nationalité suisse en juin 2012. Père de quatre enfants, sa famille vit réunie depuis quatre ans dans une maison dont il est propriétaire. Depuis son arrivée en Suisse, il a traversé des difficultés de santé et familiales. Il a notamment eu une autre relation avec une femme, avec laquelle il a eu trois enfants. Un quatrième est issu de son mariage en 2013. Il a fondé une entreprise florissante. Dans le cadre d'une démarche de regroupement familial, accordé à son épouse et à leur plus jeune enfant, celui-ci a été refusé pour ses autres enfants, en raison du non-respect des délais légaux, signifiant leur renvoi de Suisse.

4. AUDITION DES PETITIONNAIRES

Pour leur avocate, la situation de cette famille est humainement choquante. Elle laisse trois membres de la famille en Suisse et trois autres au Kosovo, sans ressources ni lien familial qui plus est. Ce qui a déjà été le cas durant une période. Depuis quatre ans qu'ils sont réunis en Suisse, l'on peut constater une intégration exceptionnelle des enfants, ainsi que le montre des pièces produites (réussite scolaire, prix d'excellence, CFC, voie maturité au gymnase, etc.). Pour elle, renvoyer ces enfants déracinerait cette famille. Le délai non respecté à l'origine de cette situation est confirmé, l'un de ces délais, lié à l'âge des enfants, s'étant joué à quelques mois.

5. AUDITION DES REPRESENTANTS DE L'ETAT

Le représentant de l'Etat explique que le père de la famille s'est marié avec une Suisseuse en 2001, a obtenu un permis C en 2005, a divorcé en 2008, puis a été naturalisé en 2012. Le 3 janvier 2013, il s'est marié, puis a fait venir en mai 2013 sa femme et ses quatre enfants. Le canton du Jura où ils habitent à l'époque accepte le regroupement de la femme et du cadet, mais refuse pour des raisons de délai, le regroupement familial aux autres enfants. Ces décisions ont été confirmées par le TC du Jura, qui arrive à la conclusion que l'intérêt des enfants est de vivre au Kosovo, que la famille a pu vivre dans deux pays et qu'elle a la possibilité de se regrouper au Kosovo cas échéant. Une fois revenus sur Vaud, une nouvelle demande est formulée. Le « SPOP du Valais » transmet le dossier. Il est difficile au SPOP, vu qu'en droit la décision est correcte, de prendre une autre position – au risque de créer une sorte de tourisme cantonal. Etant entendu que le SPOP arrive à la même conclusion, confirmée par la CDAP (Cour Droit Administratif et Public) du TC et le TF. Après le refus émis par deux administrations cantonales, deux TC, le TF, il y a peu d'espoir dans ce dossier. Plus long sera le séjour

des enfants en Suisse, plus difficile sera le retour. Le fait que les enfants soient entrés illégalement en Suisse a péjoré l'examen de leur dossier par le TC et le TF, qui estiment qu'il est difficile de se prévaloir de leur intégration vu qu'ils sont venus de manière illégale et de ce fait ont mis les autorités devant le fait accompli. Prendre en compte cette intégration viendrait à récompenser les personnes qui entrent de manière illégale.

6. DELIBERATIONS DE LA COMMISSION

La grande majorité des députés soutient cette pétition, estimant que ces enfants ne sont pas responsables de cette situation, et que ces jeunes gens motivés et très bien intégrés doivent avoir leur chance. L'application de la loi semble problématique dans un tel cas. Le fait que le père soit Suisse, que ses enfants à charge ne puissent vivre avec lui est choquant. Ces enfants entre 15 et 20 ans sont dans une période où ils ont besoin de leurs parents. Qu'un délai purement administratif punisse une famille sans histoire, indépendante financièrement, avec des enfants intégrés et réussissant leurs études nécessite une discussion politique.

Un député fait le choix de l'abstention, notamment parce que les affaires de délais sont complexes.

Un député ne voit pas comment le CE pourrait intervenir en faveur de cette famille. Il y a des délais légaux, et cette pétition doit être classée par respect du droit. Un autre député estime que ces enfants pourraient vivre au Kosovo et propose aussi le classement de la pétition.

7. VOTE

Par 8 voix pour, 2 voix contre et une abstention, la commission recommande au Grand Conseil de renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat.

Avenches, le 29 décembre 2018.

*Le rapporteur :
(Signé) Daniel Trolliet*

Décision du Grand Conseil après rapport de la commission

M. Daniel Trolliet (SOC), rapporteur : — La Commission thématique des pétitions a siégé jeudi 6 septembre 2018 et M. Jérôme Marcel a tenu les notes de séance. La délégation de l'administration était composée de MM. Stève Maucci, chef du Service de la population (SPOP) et de Claudio Hayoz, chef du secteur juridique du SPOP. Qu'ils en soient remerciés.

Le père de famille est entré en Suisse en 1986. Il a obtenu, successivement, un permis de séjour puis d'établissement et finalement la nationalité suisse, en juin 2012. Le droit de regroupement familial a été accordé à son épouse et à leur plus jeune enfant, né en 2009, mais il a été refusé aux autres enfants nés respectivement en 1998, 1999 et 2001, en raison du non-respect des délais légaux. Cela signifie le renvoi de la Suisse.

La situation de cette famille est humainement choquante, car elle laisse trois membres de la famille en Suisse et trois autres au Kosovo, sans ressources ni lien familial direct. C'est d'autant plus choquant que les enfants en question ont fait preuve, depuis quatre ans, d'une intégration exceptionnelle. Tout cela se produit pour une question de délais non respectés, dont l'un s'est joué à quelques mois. Le canton du Jura où ils habitaient, à l'époque, a accepté le regroupement familial de l'épouse et du cadet, mais a refusé celui des autres enfants pour des raisons de délai non respecté. La décision a été confirmée par deux administrations cantonales, deux tribunaux cantonaux et le Tribunal fédéral. Vu qu'en droit, la décision est correcte, nous comprenons donc la difficulté pour le SPOP de prendre une position différente.

La grande majorité des membres de la commission, ce qui est une exception, voire une première dans le cas d'une pétition de ce type, estime toutefois que, dans un tel cas, la loi semble problématique. Le fait qu'un délai purement administratif punisse une famille sans histoire, indépendante financièrement, avec des enfants bien intégrés et qui réussissent dans leurs études, nécessite une discussion politique. En effet, le fait que le père soit suisse et que ses enfants ne puissent pas vivre avec lui est choquant. Par conséquent, par 8 voix contre 2 et une abstention, la Commission thématique des pétitions vous recommande de renvoyer la pétition au Conseil d'Etat.

Le huis clos est décrété à 10 h 48. Il est levé à 11 h 19.

Le Grand Conseil prend la pétition en considération par 74 voix contre 55 et 10 abstentions.

M. José Durussel (UDC) : — Je demande le vote nominal.

Cette demande est appuyée par au moins 20 membres.

Le président : — Celles et ceux qui sont favorables à la proposition de la commission — le renvoi au Conseil d'Etat — votent oui ; celles et ceux qui s'y opposent votent non. Les abstentions sont possibles.

Au vote nominal, le Grand Conseil prend la pétition en considération par 74 voix contre 56 et 10 abstentions.

(Voir annexe en fin de séance.)

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

et

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat Mathieu Blanc et consorts - pour une loi/réglementation cantonale du service de transport de personnes (15_POS_131) (48)

Rapport de la majorité de la commission

(Voir annexe en fin de séance.)

Rapport de la minorité de la commission

1. PREAMBULE

Après plusieurs séances, la commission chargée d'étudier l'EMPL susmentionné a accepté le projet de loi amendé par 8 voix pour et 5 abstentions. Si cet EMPL apporte quelques améliorations, elles restent, aux yeux du rapporteur de minorité soussigné, insuffisantes.

2. RAPPEL DES POSITIONS

Le groupe Ensemble à Gauche (EàG) et ses diverses composantes se sont toujours battus et se battent toujours pour que l'exercice d'une profession permette aux travailleurs/euses d'en vivre dignement. Dans ce sens, EàG soutient, entre autres, l'amélioration des conditions cadre de travail et la formation professionnelle. Parallèlement, il s'est toujours opposé au démantèlement social, à l'admiration béate de l'innovation technologique précarisant les conditions de travail et aux formations professionnelles revues à la baisse. Cet EMPL aurait pu répondre à beaucoup de ces préoccupations dans le domaine du transport de personnes, mais rate sa cible car il laisse trop de place à la concurrence dans le marché des taxis alors qu'une étude récente de l'EPFL montre clairement que les lois du marché ne peuvent s'appliquer dans ce secteur. En effet, un afflux important de chauffeurs ne leur permet plus, dans un gâteau qui reste le même, de vivre de leur travail comme l'a démontré l'expérience genevoise il y a plusieurs années. Enfin, l'EMPL laisse une large place à un acteur mondialisé qui, pendant de nombreuses années, a fait fi des règlements en vigueur en distribuant des courses à des chauffeurs qui n'avaient pas le droit de les faire. Dans ce contexte, la minorité estime pour le moins inadéquat de faire des fleurs à cet acteur qui s'est toujours moqué des Autorités, bien au-delà de notre canton d'ailleurs.

3. POSITION DES COMMISSAIRES DE MINORITE

La minorité salue quelques avancées dans l'EMPL : la reconnaissance de la profession de chauffeur de taxi sur le plan cantonal, l'augmentation des sanctions très peu dissuasives jusqu'à ce jour, l'obligation

d'arborer une signe distinctif en sont quelques exemples. Par contre, la revue à la baisse de la formation professionnelle, en comparaison de celle exigée aujourd'hui par l'Association intercommunale de la région lausannoise par exemple, est peu compréhensible. Dans un contexte général où l'amélioration de la formation est un gage de la reconnaissance d'une profession et de l'amélioration des prestations, la minorité se demande bien pourquoi il n'en irait pas de même avec les chauffeurs de taxi. Une formation simple incluant des notions de sécurité routière, de connaissances du code de la route et des règlements, de topographie et de service au public, notamment, seraient utiles autant aux chauffeurs qu'aux usagers.

Par ailleurs, un des problèmes majeurs que rencontre la profession aujourd'hui, surtout dans les zones urbaines, est l'arrivée massive, spécialement les nuits des week-ends où il y a du travail, de taxis dits pirates et donc non autorisés. Cette situation a été aggravée par l'arrivée de l'acteur mondialisé qui a travaillé sans se soucier des conditions de ses chauffeurs (assurances sociales, impôts, etc.). Ainsi, les chauffeurs bénéficiant de l'usage accru du domaine public et les taxis B autorisés à travailler dans la région lausannoise ont vu leur revenu diminuer drastiquement. Cette situation a pu être atténuée par l'action de la police qui a dénoncé les taxis pirates et la transmission de courses à des chauffeurs non autorisés. Or, la loi présentée dans l'EMPL va rendre légal demain ce qui est illégal aujourd'hui, soit l'arrivée massive de chauffeurs. La minorité demande que les communes ou associations de communes puissent non seulement réglementer, si elles le souhaitent, l'activité des taxis bénéficiant de l'usage accru du domaine public, mais aussi l'activité des VTC. Sans cela, la jungle va se poursuivre et les chauffeurs de taxi verront leur condition de travail continuer à se détériorer.

4. CONCLUSION

Ainsi, la minorité de la commission acceptera l'entrée en matière mais ne pourra accepter le projet de loi si des améliorations significatives ne sont pas apportées dans le cadre du débat parlementaire. Des amendements seront déposés dans ce sens.

Lausanne, le 29 juin 2018.

*Le rapporteur :
(Signé) Marc Vuilleumier*

Premier débat

Mme Sonya Butera (SOC), rapportrice de majorité : — Permettez-moi de définir le périmètre de notre discussion. Nous allons traiter du transport professionnel de personnes effectué par des voitures de tourisme de catégorie B, c'est-à-dire des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes et qui permettent le transport d'un maximum de 8 passagers. Par ailleurs, il est à relever que sont exclus de notre discussion tout ce qui relève du covoiturage ou des services rendus entre voisins, amis, parents ou membres d'un quelconque club de sport, par exemple, ainsi que les courses en ambulance, les courses scolaires, professionnelles ou pour le transport de personnes en situation de handicap. En effet, en référence au cadre fédéral pour qu'une course soit définie comme professionnelle, il faut que deux notions essentielles soient réunies : d'une part, la régularité et d'autre part, le profit économique. Par régularité, on entend un chauffeur qui effectuerait plus de deux courses rémunérées sur une période de 15 jours et par profit économique, que le prix de la course dépasse la simple indemnisation du conducteur et de la couverture des coûts inhérents à l'utilisation du véhicule.

D'un système de taxis purement communal et d'une ordonnance fédérale régulant notamment la durée du temps de travail, le Conseil d'Etat nous propose aujourd'hui un changement de paradigme plutôt important. Par ce projet de loi, le transport professionnel de personnes deviendra une activité relevant de la Loi sur l'exercice des activités économiques (LEAE) soumise à une autorisation cantonale ; ainsi, toute personne désireuse d'effectuer des courses dans un but lucratif devra s'annoncer auprès de la Police du commerce et, pour autant qu'elle remplisse les conditions d'octroi, l'autorisation délivrée sera valable pour l'entier du territoire cantonal.

Le projet initial du Conseil d'Etat a été passablement amendé par la commission. J'ajouterai même que parfois ces amendements ont été effectués avec l'aide du conseiller d'Etat lui-même, ce dont je le remercie. La plupart des amendements ont trouvé l'unanimité, d'autres, dont certains soutenus à titre

personnel, n'ont pas su convaincre la majorité des commissaires : d'où le rapport de minorité que vous présentera notre collègue Vuilleumier.

Le fil conducteur des travaux de la commission a résidé dans le souci que la loi offre un cadre favorable à toutes les parties concernées, chauffeurs, distributeurs de courses ou entreprises de transport, mais également aux usagers, s'agissant de simples clients tels que vous ou moi, par exemple, mais aussi d'entités telles que le Service prévoyance et d'aide sociales (SPAS), les Centres médico-sociaux (CMS) ou encore des communes qui ont choisi de faire appel à un service de transport individuel pour des prestations de mobilité complémentaires aux transports en commun destinés à la population vaudoise.

Nos réflexions ont porté sur des notions de sécurité, de service public, de lutte contre le travail au noir, tout en veillant à l'élaboration d'un cadre propice à une concurrence la plus loyale possible. En guise d'exemple, je pourrais mentionner l'obligation pour tout véhicule de transport d'arbore un identifiant afin que tout chauffeur effectuant un transport de personnes à titre professionnel puisse être identifié et contrôlé en tant que tel par la police.

Le maintien de l'autonomie communale ou intercommunale dans le droit de l'utilisation du territoire avec une définition claire des droits et des obligations des véhicules bénéficiaires est essentiel ainsi que la centralisation du registre des autorisations, ce qui permettra un meilleur accompagnement du développement de cette activité économique inhérente à l'arrivée de certains nouveaux acteurs sur le marché, notamment en donnant aux autorités compétentes les outils de contrôle pour veiller à l'application harmonieuse de la loi et pour endiguer certains abus tels que le travail au noir, très souvent synonyme de soustraction fiscale et d'irrégularités dans les contributions aux assurances sociales.

A l'issue des travaux de la commission, l'une des grandes avancées réside dans le fait que le transport professionnel de personnes bénéficiera d'une certaine protection par son inclusion dans LEAE. En effet, les articles 99 et 100 prévoient que toute contravention aux activités couvertes par cette loi puisse être sanctionnée par une amende allant jusqu'à 20'000 francs, respectivement 50'000 francs en cas de récidive dans les deux ans.

Certes, des questions restent ouvertes, notamment un problème soulevé par notre collègue Mathieu Blanc concernant la compatibilité de ces amendes avec l'article 25 de la Loi sur les contraventions (LContr) relatif au montant des amendes pouvant être émises par des autorités municipales. Par ailleurs, il est à relever que 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 (OTR 2) est actuellement en révision au niveau fédéral. Indépendamment de ce qui adviendra de cette ordonnance, tous les travaux de la commission ont été menés avec l'application de cette dernière à l'esprit. Nous étudierons ces points plus en détail lors de nos travaux. Pour l'instant, je vous invite à suivre la commission qui soutient l'utilité d'une législation cantonale en matière de transport de personnes et vous recommande à l'unanimité d'entrer en matière.

M. Marc Vuilleumier (EàG), rapporteur de minorité : — Le groupe Ensemble à Gauche s'est toujours battu et persévéra pour que les travailleuses et les travailleurs qui exercent un métier puissent en vivre dignement. Il s'est également toujours engagé pour la défense des conditions-cadres et la formation professionnelle. Ainsi, il s'est toujours opposé au démantèlement social, à l'admiration béate face à l'innovation technologique précarisant les conditions de travail et aux formations professionnelles revues à la baisse.

Ce projet de loi aurait pu répondre à nombre de ces préoccupations dans le domaine du transport de personnes, mais rate sa cible en laissant trop de place à la concurrence dans le monde des taxis, alors qu'une étude récente de l'EPFL montre clairement que les lois du marché ne peuvent s'appliquer dans ce secteur. En effet, il s'agit d'une lapalissade : un afflux important de chauffeurs dans un marché qui reste le même les empêche de vivre de leur travail comme l'a démontré de façon éclatante l'expérience genevoise, il y a plusieurs années. Par ailleurs, le projet de loi laisse une large place à un diffuseur mondialisé qui, pendant de nombreuses années, a fait fi de nombre de réglementations et de lois au niveau cantonal, s'est souvent moqué des autorités, tant au niveau cantonal que communal, en

distribuant, par exemple, des courses à des chauffeurs qui n'y avaient pas droit. Dans ce contexte, la minorité estime pour le moins inadéquat de faire des fleurs à cet acteur mondialisé.

La minorité salue tout de même quelques avancées dans ce projet de loi : la reconnaissance de la profession de chauffeur de taxi sur le plan cantonal, et comme l'a dit le rapport de majorité, l'augmentation des sanctions très peu dissuasives jusqu'à ce jour, l'obligation d'arborer un signe distinctif, mesure prévue suite au dépôt d'un amendement. Par contre, la revue à la baisse de la formation professionnelle est peu compréhensible. Dans un contexte général où l'amélioration de la formation est un gage de qualité et de reconnaissance d'une profession, de l'amélioration des prestations, la minorité se demande bien pourquoi il n'en irait pas de même avec les chauffeurs de taxi.

Par ailleurs, un des problèmes majeurs relevés par la profession, notamment dans les zones urbaines, réside dans l'arrivée massive, spécialement les nuits des week-ends où il y a du travail, de taxis dits pirates et donc non autorisés. Cette situation s'est incontestablement aggravée avec l'arrivée de l'acteur mondialisé qui travaille sans se soucier des conditions de ses chauffeurs (assurances sociales, impôts, etc.) et en se fichant complètement — à l'évidence — des chauffeurs autorisés. Ainsi, les revenus des chauffeurs ont drastiquement diminué. Ce phénomène a pu être quelque peu atténué par les dénonciations et les actions de la police, mais de manière insuffisante. Ici réside le paradoxe de cette loi : en autorisant sans condition des chauffeurs titulaires d'une autorisation cantonale à travailler partout dans le canton, cette loi rendra légal ce qui aujourd'hui ne l'est pas. L'engorgement des zones urbaines, notamment la nuit, est programmé, tout comme la précarisation des chauffeurs autorisés qui perdurera. Ainsi, la minorité de la commission demande que les communes ou associations de communes puissent non seulement réglementer l'activité des taxis bénéficiant de l'usage accru du domaine public, mais aussi l'activité des Véhicules de tourisme avec chauffeur (VTC). Enfin, ce projet de loi ne prévoit pas un seul franc pour effectuer des contrôles nécessaires dans une profession qui n'applique pas toujours les règlements. Il nous intéresserait que le Conseil d'Etat nous communique ce qu'il entend mettre en place pour effectuer ces contrôles.

Enfin, la minorité de la commission votera en faveur de l'entrée en matière, mais ne pourra accepter le projet de loi sans des améliorations significatives, notamment sur la question de la formation, le maintien de compétences communales pour tous les taxis, mais encore l'engagement du Conseil d'Etat à mettre en place une politique de contrôle.

La discussion sur l'entrée en matière est ouverte.

M. Mathieu Blanc (PLR) : — J'interviens au nom du groupe PLR, mais je me permets d'emblée de déclarer mes intérêts comme conseil du Comité de direction de l'assemblée intercommunale des taxis de la région lausannoise et des communes environnantes un acteur important dans la réglementation des taxis, qui a également essayé, dans le cadre actuel, de trouver des solutions pour régler un certain nombre de problèmes liés à l'activité de chauffeurs. Sans suspense, je déclare également d'emblée que le PLR est satisfait du projet de loi présenté et débattu en commission. Par conséquent, le PLR vous invite à entrer en matière sur ce projet de loi qui révisé la LEAE, fort d'un postulat que mon collègue Marc-Olivier Buffat et moi-même avons déposé pour demander une réglementation cantonale de l'activité des taxis, sur la base du constat que seules des réglementations communales assez variées existaient, posant des critères parfois difficiles à manier. En outre, les réglementations cantonales existantes nous posaient quelques problèmes d'application, par exemple, lorsque des taxis venaient d'autres cantons. Il y avait donc lieu de se poser la question de l'uniformisation et de la création d'un cadre pour tous et offrant une certaine sécurité aux acteurs, aussi bien aux clients qu'aux chauffeurs, et permettant aussi d'offrir une concurrence loyale, en tous les cas avec des critères précis et définis par la loi. A fortiori, comme le rapporteur de minorité l'a relaté, depuis le phénomène Uber. Contrairement à ce que laisse penser la minorité, nous n'avons jamais nourri d'admiration béate pour ce dernier, ni même la volonté de lui offrir toute facilité ; au contraire — et l'histoire même du monde montre que les évolutions technologiques influencent le travail et les services —, nous considérons que le législateur doit accompagner et cadrer toute évolution technologique.

La proposition du Conseil d'Etat fait suite à une large consultation visant à trouver des solutions qui conviennent à tout le monde, partant du constat que la situation actuelle, en particulier avant la

disparition d'UberPop, notamment à Lausanne, pose problème, puisque des chauffeurs qui n'étaient pas professionnels avaient une activité. A nouveau, l'association intercommunale a essayé de trouver un cadre pour empêcher l'activité d'UberPop et de diriger l'activité d'UberPop vers des chauffeurs professionnels, ce qui est en voie de réalisation à Lausanne, aujourd'hui. C'est également dans ce sens que le Conseil d'Etat présente son projet de loi qui démontre d'une part, l'existence de taxis avec une concession et un usage accru du domaine public dont les communes resteront responsables dans le cadre défini par le canton, et d'autre part, les VTC qui bénéficient d'une autorisation cantonale avec accès à l'entier du marché cantonal, ce qui est également pertinent du point de vue des lois fédérales.

Nous exprimons notre satisfaction quant à un projet de loi qui offre ce cadre de sécurité et qui pose aussi des principes offrant une concurrence loyale à tous les acteurs du marché. Je constate aussi que lors des travaux de commission, sur différents amendements, gauche et droites ont réussi à se mettre d'accord pour améliorer la situation, notamment des chauffeurs ; et c'est la raison pour laquelle les modifications apportées en commission seront soutenues en grande majorité par le groupe PLR. Enfin, nous présenterons peut-être un amendement ou l'autre visant à la conformité, ou à la limite certaines dispositions, peut-être également d'autres amendements pour essayer de s'assurer que les chauffeurs connaissent le cadre légal. En conclusion, nous déclarons notre satisfaction face à ce projet de loi et vous invite à entrer en matière.

M. Jean Tschopp (SOC) : — Voulons-nous préserver un service public de taxis ? C'est tout l'enjeu de cette loi. Oui, nous, parti socialiste, souhaitons un service de qualité 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, aux côtés de toutes les forces qui s'y engagent, dans cet hémicycle. Les taxis de la Riviera, de la Côte ou de la région lausannoise assument un mandat de service public pour les soins à domicile, les personnes âgées, les malvoyants en partenariat avec les transports publics. Cette mission de service public n'est pas subventionnée et ne génère aucun profit pour les centrales d'appel ; un transport individuel de personnes de qualité est indispensable pour tous les usagers, pour tous les jeunes ou moins jeunes à mobilité réduite ou en situation de handicap.

Cette loi a pour origine l'arrivée de Uber qui en 4 ans a chamboulé le secteur du transport individuel de personnes. Le 25 janvier dernier, Uber a adressé une lettre à l'attention des groupes politiques, mais seulement à certains partis. Après discussion avec mes collègues, j'apprends que ni les Verts, ni le PLR, ni le groupe socialiste n'ont reçu cette lettre : Uber fait le tri parmi les élus ! Les députés qui ont la chance de lire cette lettre sont étonnés de l'énergie développée par l'entreprise américaine pour combattre toute forme de rattachement à notre droit. Un siège en Suisse serait disproportionné, un for en Suisse inutile tout comme les exigences du droit du travail renforçant pourtant la sécurité routière et celle des passagers.

Actif en tant que juriste au syndicat Unia auprès d'une centaine de chauffeurs de taxi, je déclare mes intérêts. Cela m'a permis d'observer le fonctionnement d'Uber. Pour casser les prix, cette entreprise californienne a d'abord imposé des chauffeurs non professionnels souvent à l'aide sociale ou au chômage, sans aucune autorisation et en violation des règles en vigueur. Partout où Uber passe, il lamine les taxis. Pour la clientèle, il s'agit d'une option séduisante, parce que souvent meilleur marché et facile d'utilisation, un modèle d'affaires bâti aussi sur la précarité de chauffeurs non déclarés, sans protection, construit sur la soustraction fiscale, sur le dos de la collectivité, de nos assurances sociales, de l'aide sociale, sur notre dos.

La précarité 4.0 : la société californienne se présente comme un simple intermédiaire contestant tout statut d'employeur. Pourtant, c'est bel et bien Uber qui détermine, seul, les prix, met en place un système d'évaluation des chauffeurs qui se répercute sur l'attribution des courses et gère en toute indépendance les algorithmes de l'application. Un statut d'employeur pourtant attribué à Uber par les autorités suisses, par la SUVA ou encore par le Secrétariat d'Etat à l'économie (SECO) dans un système de location de services sans aucun signalement ni autorisation, condamné par la Confédération. Selon les chiffres officiels de 2007, l'association intercommunale des taxis de la région lausannoise qui couvre trois districts et 12 communes, ce sont, sur les 363 dénonciations de chauffeurs exogènes en violation du règlement intercommunal des taxis, 332 qui concernaient de chauffeurs Uber. Cette réalité s'impose à nous : nous faisons face à un acteur du marché extrêmement agile dans sa détermination à contourner toutes les lois en vigueur.

Mais il n'y a pas de fatalité à brader le marché des VTC à un seul acteur qui s'est illustré jusqu'ici par son incapacité à respecter les règles en vigueur. Quand la volonté politique existe, il est possible de combattre la concurrence déloyale. A Londres, en 2017, l'autorité de transport retirait pendant 15 mois la licence de Uber pour des questions de sécurité, en raison du manque de réactivité de l'entreprise dans la dénonciation de crimes ou de failles dans le contrôle des casiers judiciaires des chauffeurs, Avant que la licence ne soit finalement restituée par un tribunal. A New York, en trois ans, le nombre de VTC est passé de 25'000 à 80'000, s'ajoutant ainsi aux 45'000 taxis jaunes bien connus. En août 2018, le maire Bill de Blasio a gelé pendant un an les nouvelles autorisations VTC pour les plateformes Uber ou Lyft afin de lutter — et pour des raisons environnementales aussi — contre la congestion du trafic, tout en introduisant un salaire minimum pour les chauffeurs. A Barcelone, la semaine dernière, à la suite d'une grève sans précédents des chauffeurs de taxi, le gouvernement catalan a imposé la commande de courses 15 minutes à l'avance pour toute la clientèle Uber et Cabify et empêché de sillonner à vide ou de stationner sans courses attribuées, notamment pour des raisons environnementales. Enfin, au Danemark, l'installation obligatoire de compteurs, gênante pour Uber, a conduit l'entreprise américaine à annoncer son prochain départ. Assurons une concurrence loyale jusque dans le marché des taxis et des VTC et combattons la concurrence déloyale : c'est l'engagement du Conseil d'Etat qui figure en bonne place dans son programme de législation.

En commission, sur certains points, nous sommes parvenus à poser des jalons pour combattre la concurrence déloyale : l'obligation de sièges en Suisse pour tous les acteurs — y compris les diffuseurs de courses — contrats et fors soumis au droit suisse, obligation de renseigner tous les acteurs — diffuseurs de courses, entreprises de transport, chauffeurs —, accès aux listes des chauffeurs autorisés et réactualisation des ces dernières, ou encore identifiant des VTC pour permettre les contrôles. Sur d'autres points en revanche, nous sommes loin du compte. Pour cette raison, les élus socialistes se sont abstenus en vote final. Par conséquent, quatre améliorations définies ci-après doivent absolument être apportées. Sans ces renforcements indispensables pour préserver un service public de taxis et assurer un minimum de respect des règles par les acteurs du marché, le groupe socialiste s'opposera à la loi.

1. Pour les taxis comme pour les VTC, un examen mis en place par les partenaires sociaux est nécessaire pour assurer la sécurité des usagers : conduite sécurisée, maîtrise de la conduite écologique, connaissance du français, connaissances touristiques, capacité à se repérer dans l'espace sans être rivé en permanence sur le GPS, apprentissage des règles. Ces points sont nécessaires pour devenir chauffeur et doivent être vérifiés par un examen. A Genève, cet examen existe. Les règles doivent être les mêmes dans le canton de Vaud. Chauffeur de taxi ou VTC sont des métiers, et si les exigences peuvent être plus élevées pour les compagnies de taxis que pour les VTC, il existe néanmoins un intérêt public à assurer un minimum de règles, ne serait-ce que pour assurer la sécurité des passagers.

2. Des contrôles de terrains suffisants sont nécessaires, mais la loi ne dit rien sur eux. Pas un seul franc n'est prévu à cet effet. Les autorisations seront délivrées sur présentation de l'affiliation à l'AVS et de l'assurance Responsabilité civile (RC), mais sur le terrain aucun poste de policier n'est prévu pour les contrôles. En tout et pour tout, 1,8 ETP existe actuellement pour la brigade des taxis pour la région lausannoise et un seul pour la Riviera sans savoir si ces postes seront reconduits. Ces postes sont exclusivement financés par les communes. La nouvelle loi accroîtra la concurrence entre taxis et VTC, et sans moyens de contrôle, cette loi sera une coquille vide ; pour que les amendes plus dissuasives allant jusqu'à plusieurs milliers de francs soient applicables, nous avons besoin de policiers sur le terrain.

3. En 4 ans, devant l'incapacité des autorités communales à faire respecter les règles, la confiance des chauffeurs de taxis et VTC en nos autorités politiques s'est rompue. La mise en œuvre de la loi doit se faire avec les acteurs du terrain diffuseurs de courses, entreprises de taxis ou de VTC, chauffeurs, et le canton doit assumer de nouvelles responsabilités pour combattre la concurrence déloyale ; il doit se donner les moyens d'agir en consultation avec les acteurs. Par conséquent, nous avons besoin d'une Commission consultative pour permettre une mise en œuvre de la loi sur le terrain.

4. La loi prévoit une entrée en vigueur du registre cantonal des autorisations, clé de voûte du système, 2 ans seulement après l'entrée en vigueur de la loi. Si le passage à un registre cantonal ne doit pas

s'opérer dans la précipitation, depuis 4 ans bientôt, le marché des taxis et des VTC fait face à un laisser-faire préoccupant où les sanctions dérisoires, quelques centaines de francs, n'ont aucun effet sur le comportement d'Uber et des taxis sauvages. Un délai d'attente de 2 ans supplémentaires est intenable. Dans un délai d'un an au maximum après l'entrée en vigueur de la loi, le registre des autorisations doit être sous toit.

Enfin, mon tempérament de nature optimiste me convainc qu'un renforcement de la loi sur ce point est possible. Le groupe socialiste vous invite à voter l'entrée en matière, mais il n'en demeure pas moins que le laisser-faire des autorités a conduit à la situation actuelle. Soit notre Grand Conseil et le Conseil d'Etat démontrent leur capacité à renforcer cette loi sur les taxis et les VTC, et le groupe socialiste la soutiendra, soit nous la combattons en vote final.

M. Maurice Treboux (UDC) : — Comme l'unanimité de la commission, le groupe UDC vous recommande d'accepter l'entrée en matière sur ces deux projets de loi, et dans les débats en plénum qui s'annoncent aussi ouverts et longs qu'en commission, de suivre les considérants du rapport de majorité. Nous défendons la liberté de commerce et d'entreprendre, mais pas à n'importe quel prix, pas au péril de la sécurité du citoyen, ni au risque de négliger l'activité touristique. Ce projet de loi répond à nos attentes, ceci dans le respect de l'autonomie communale et des spécificités régionales. Il s'agit de ne pas confondre service d'intérêt public et service public.

M. Andreas Wüthrich (VER) : — L'arrivée de cette législation pour les services de transport de personnes est vivement attendue par cette branche économique malmenée depuis plus années par l'arrivée d'une concurrence au bénéfice de techniques modernes qui permettent des comportements frauduleux. Compte tenu de l'absence d'une réglementation adéquate, la modification de la LEAE dont nous allons débattre contient une multitude de points positifs comme l'obligation d'être au bénéfice d'une autorisation cantonale pour les taxis et les VTC ou encore l'obligation pour les entreprises de transport et de diffuseurs de courses d'avoir leur siège en Suisse, et que les chauffeurs puissent prouver leur assujettissement aux assurances sociales ou la conclusion d'une RC et prouver le respect du droit du travail ainsi que l'absence de condamnation pénale. Concernant la considération de l'appellation taxi, il convient de soutenir l'amendement de la commission visant l'obligation d'arborer une enseigne distinctive pour les VTC. Un répertoire cantonal commun pour les taxis et les VTS paraît aussi judicieux.

Mon groupe soutiendra l'amendement qui va être déposé en faveur d'un examen de connaissances nécessaire à l'exercice de ce métier, à l'instar de la loi genevoise. Je vous recommande d'accepter tous les amendements proposés par la commission.

Le groupe des Verts votera également pour l'introduction d'un 7^e alinéa à l'art 74a en faveur du droit des entités communales d'édicter des conditions pour les VTC travaillant sur leur territoire.

M. François Pointet (V'L) : — Les Vert'libéraux avaient accueilli froidement la consultation d'août 2017. En effet, le projet de loi transpirait la volonté de bloquer toute évolution du modèle d'affaires du transport professionnel de personnes ; nous pouvions y lire la volonté de réglementer les prix ou de laisser les communes ou les associations de communes gérer toutes les autorisations. Il est clair que l'arrivée d'un acteur étranger aux méthodes agressives a été brutale, mais ce n'est pas une raison pour limiter abusivement la marge de manœuvre des chauffeurs professionnels, l'ouverture à la concurrence ne pouvant qu'amener l'amélioration des services. Nous devons nous adapter à ces nouvelles manières d'employer du personnel en s'assurant que les charges sociales soient payées, que les revenus soient déclarés et qu'une concurrence loyale soit assurée. L'exemple du projet Amigos de la Migros qui ressemble furieusement au modèle Uber pour la livraison de produits Migros nous montre que les entreprises suisses cherchent aussi à se positionner sur ce type de nouveau modèle. Toutefois, certains principes exigent notre inflexibilité. Il est normal de demander aux chauffeurs effectuant des transports professionnels d'être en possession d'un permis adéquat, de payer les charges sociales par le biais d'une entreprise ou comme indépendant et de posséder un véhicule conforme. Nous pouvons comprendre que les communes réglementent sur leur sol l'usage étendu de l'espace public et de l'enseigne taxi, mais cette réglementation ne devrait en aucun cas toucher l'utilisation de VTC. Il est normal de réglementer l'activité des diffuseurs de courses et d'exiger un siège en Suisse.

En bref, le projet du Conseil d'Etat s'articulant autour de ces trois axes nous semble équilibré et raisonnable. Un point toutefois nous chagrînait : le fait qu'une association distribuant des courses de covoiturage puisse être découragée, devant s'accommoder du rôle des diffuseurs de courses. Le Conseil d'Etat a confirmé en commission que cela ne serait pas le cas, comme mentionné dans le rap de majorité. Ce point éclairci, il nous semble superflu d'apporter un amendement à l'article 62c. De ce fait, les Vert'libéraux sont satisfaits de ce qui ressort des travaux de commission, mais ils combattront toute action qui amènerait des limitations inacceptables de la liberté de commerce. Nous vous recommandons évidemment d'entrer en matière.

M. Jérôme Christen (AdC) : — En premier lieu, nous aimerions remercier le postulant, M. Blanc, sans qui ce débat n'aurait pas lieu, ainsi que la commission pour son excellent travail, d'autant plus que nous n'y avons pas participé. En effet, s'attaquer à la problématique de la Loi sur les transports professionnels n'est pas une simple sinécure, du moment où les enjeux financiers sont importants, que ce soit pour le petit artisan du taxi ou pour des compagnies internationales telles que Uber.

Le service du transport professionnel ressemble un peu à un aquarium dans lequel il faut cohabiter ou faire cohabiter des Nemo, des poissons-clowns, des Doris, des poissons-chirurgiens, des anémones et enfin quelques requins. Il est donc nécessaire de légiférer au niveau cantonal, malgré l'atteinte minime de l'autonomie communale qui est parfaitement acceptable.

Ainsi, le groupe PDC-Vaud Libre est satisfait que la commission ait réussi à séparer le bon grain de l'ivraie en ce qui concerne l'article 62c sur les diffuseurs de courses, validant la position du Conseil d'Etat. Pour notre groupe, le covoiturage est un moyen modal qu'il faut encourager au maximum, mais qu'il faut cadrer. En effet, il aurait été aisé d'exempter d'autorisation l'ensemble des plateformes de covoiturage, qu'elles soient gérées par des parents pour le transport d'élèves ou de transports occasionnels sans réel gain financier ainsi que des transports à but lucratif. Le covoiturage doit rester un mode de vie, mais il faut le cadrer dès l'instant où ce dernier sert à des sociétés pour produire des profits, et dès l'instant où elles monnaient le contact entre le chauffeur et les clients. Dans ce cas, une demande d'autorisation est plus que nécessaire, car ne nous le cachons pas, de tels transports sont équivalents à des courses de taxis cachées malgré la volonté de faire passer ceci dans un but écologique : l'écologie n'est pas une marchandise.

En second lieu, les efforts doivent être concentrés sur le consommateur ainsi que sur ses droits. Ce projet de loi permet enfin de fixer de manière claire le for juridique du transporteur en Suisse et ceci sans exception. L'article 62 protège le consommateur en cas d'accidents, d'incidents ou de litiges ou lui évite de faire valoir la convention de Lugano pour ester en justice à l'encontre d'une société dont le for ou le contrat de transport serait domicilié à l'étranger. Pour le groupe PDC, c'est a minima que cet alinéa doit rester inscrit tel que proposé à notre plénum et ne doit pas être amendé, car cela équivaldrait à condamner le consommateur à nager en eaux troubles.

En conclusion, nous pouvons relever que tant les intérêts des Nemo, des Doris, des anémones et enfin des requins sont respectés et aussi — et surtout — ceux des consommateurs. Nous soutiendrons en grande partie les amendements évoqués par le rapporteur de minorité et ceux évoqués par M. Blanc. Le groupe PDC vous recommande d'entrer en matière.

M. Jean-Michel Dolivo (EàG) : — Notre groupe va soutenir l'entrée en matière, mais nous souhaitons exprimer un certain nombre de critiques formulées par le rapporteur de minorité. Si nous agissons de la sorte, c'est parce que nous considérons qu'il faut réguler ce secteur et posséder des conditions-cadres qui garantissent les droits des chauffeurs qu'ils soient indépendants ou salariés, qui garantissent ses droits par rapport à la concurrence déloyale, par rapport à la précarisation extrême qui menace ce secteur, par rapport au dumping social et salarial mis en avant et pratiqué par l'entreprise Uber et par toute l'Ubérisation d'un certain nombre de secteurs professionnels — parce qu'il ne s'agit pas seulement, malheureusement, des taxis — qui sont victimes de ces formes de dumping social et salarial avec notamment l'utilisation ou l'usage de faux indépendants, puisque totalement dépendants, mais qui travaillent au rabais. D'ailleurs, nous observons que la législation et surtout les tribunaux commencent également à réguler ce secteur.

Vous avez peut-être vu, en France, qu'un certain nombre de jugements ont commencé à montrer que le chauffeur d'un de ces types de plateformes est un salarié et qu'il ne doit, de fait, pas être considéré

comme un indépendant. De ce point de vue, des règles sont imposées à l'employeur garantissant les droits de l'employé. Par rapport aux conditions de travail très pénibles des chauffeurs de taxi, vous avez sans doute lu que le salaire moyen s'élève à environ 4000 francs, que le travail est de six jours sur sept pour dix heures de travail en moyenne par jour. On ne peut donc pas dire que réguler et garantir des droits minimums pour ce secteur soit exagéré. Au contraire, il incombe au service public de garantir des conditions professionnelles de travail, convenables et dignes, et c'est la raison pour laquelle nous soutiendrons l'entrée en matière. Toutefois, nous rejeterons la loi si les amendements proposés par le rapport de minorité ne sont pas acceptés, parce que cela signifiera véritablement que la mise en place d'un cadre régulateur suffisant fera défaut, notamment en matière de formation et de contrôle sérieux. Ces derniers visant à mettre un terme au travail au noir et aux infractions répétées dans cette branche.

Le débat est interrompu.

La séance, levée à 12 heures, est reprise à 14 heures.

Le débat est repris.

M. Guy Gaudard (PLR) : — Ce projet de loi est bienvenu et je souligne qu'il répond à une attente des différents acteurs concernés. Toutefois, je suis sensible à ces professionnels des taxis officiels et au combat qu'ils mènent face à Uber. Pour pratiquer ma profession d'entrepreneur-électricien, je suis dans l'obligation d'avoir une autorisation d'installer qui passe par l'obtention d'une maîtrise fédérale. Dès lors, je comprends leur courroux et leur indignation lorsqu'on veut à tout prix établir de nouvelles règles et directives qui ouvrent la porte à une concurrence qui déséquilibre fortement leur gagne-pain. Et ce, d'autant plus que les contrôles sont insuffisants. Je suis également conscient qu'il est indispensable de dépoussiérer la profession et que certains chauffeurs officiels ont des progrès à faire, notamment au niveau de la propreté de leur véhicule, de l'accueil ou de l'itinéraire parfois défaillant.

Concernant les chauffeurs VTC, je souhaite toutefois que la connaissance de la ville où ils œuvrent — et de ses principaux sites touristiques — ainsi que la maîtrise du français soient imposées avant de délivrer une quelconque licence VTC ou autorisation de pratiquer cette profession, quel que soit le nom de l'employeur. Un examen cantonal pourrait être introduit, au même titre qu'un délai de pratique dépendant de la durée depuis l'obtention de leur permis de conduire. Je me demande aussi pour quelle raison on a hésité à rendre plus visibles les véhicules VTC et surtout pourquoi on n'impose pas, par exemple, une couleur déterminée à ce genre de voiture.

Par ailleurs, il semble que l'application VTC est très performante et fonctionne mieux que celle des taxis officiels. Pourquoi ne pourrait-elle pas être *pluggée* avec l'application de ces derniers ? Ainsi, le client aurait le choix : dès qu'il appelle un VTC, il y aurait automatiquement la possibilité de choisir entre VTC et les compagnies officielles. Le client déciderait ainsi à qui il veut payer la course.

En conclusion, la guerre entre ces deux prestataires de services est en grande partie imputable aux collectivités publiques qui, à force d'appauvrir la classe moyenne par l'introduction de

nouvelles taxes, d'augmentation des primes d'assurance ou d'impôts, obligent certains ménages à voir l'un des siens aller travailler pour trois fois rien, en faisant des courses à bas prix. En fin de soirée, celui-ci n'encaissera que 10 à 13 francs de l'heure. Bien souvent, ce couple avec deux enfants à charge — où Mme travail dans un supermarché et M. exerce un métier manuel — est à sec à la fin du mois. Ce couple a besoin d'un petit troisième salaire pour faire bouillir la marmite. Alors, laissons la concurrence s'installer, elle est nécessaire, mais pas à n'importe quel prix. N'étouffons pas une catégorie de travailleurs qui, somme toute, exercent pour la plupart cette profession depuis de nombreuses années et qui n'ont certainement pas appris un second métier.

Mme Florence Bettschart-Narbel (PLR) : — Je dois avouer qu'il est assez difficile de reprendre la parole, après le repas de midi, lorsque les débats ne sont plus aussi vifs que durant la matinée. Néanmoins, j'aurais tout de même revenir sur ce qu'a dit notre collègue Tschopp. Je souhaiterais mettre une ou deux choses au clair : nous ne sommes pas ici pour faire un procès contre l'entreprise Uber. Ce matin, c'est un peu ce que j'ai entendu. Il faut tout de même préciser que ce prestataire a permis de mettre un bon coup de pied dans la fourmilière un peu ronronnante du monde des taxis. Je pense que ce monde était habitué à un certain nombre d'avantages. Aujourd'hui, la concurrence lui fait évidemment du tort, mais cela l'a obligé à bouger. On voit d'ailleurs que l'application Taxiphone à Lausanne a été développée depuis et qu'elle marche relativement bien. L'arrivée d'un nouvel opérateur permet de faire bouger un certain nombre de choses. Je pense qu'il est normal, dans un monde économique ouvert, que ce genre d'opérateurs puisse exercer de manière loyale et légale. Je trouve que le système proposé dans cette loi a le mérite d'être simple, avec deux types de véhicules : soit les taxis, soit les VTC. Je pense que ce système a le mérite de mettre les choses à plat, de ne pas engranger trop de bureaucratie — même si on pouvait parfois espérer que le système soit encore plus simple. Encore une fois, nous ne sommes pas là pour faire le procès d'Uber.

Ce matin, j'ai aussi entendu parler d'engorgement des zones urbaines la nuit. Je pense qu'il faut rester un peu modeste : nous ne vivons pas dans un monde où la place Saint-François est complètement bloquée par l'arrivée des Uber. Nous devons rester réalistes : ce n'est pas du tout le cas à Lausanne, ville dans laquelle je vis et je passe une bonne partie de mon temps. Il ne faut pas peindre le diable sur la muraille.

M. Pierre Zwahlen (SOC) : — La commission a su préciser et muscler la révision de cette loi. Face à Uber et à d'autres acteurs, il s'agit de faire respecter le droit du travail contre une exploitation abusive de chauffeurs prétendument indépendants. Les propositions de la minorité méritent notre appui. Mais les taxis et les VTC circulent en ville et sur le territoire ; ils ont des effets sur l'environnement et sur le climat. Il s'agit donc de limiter leurs émissions de dioxyde de carbone dans le sens de la feuille de route du Conseil d'Etat et du plan d'action climat attendu cet été. Un nouvel amendement vous sera proposé à l'article 62e, il complétera le régime d'autorisations des taxis et VTC. Il appartiendra au Conseil d'Etat d'établir les émissions maximales de CO₂ qui doivent être exigées des véhicules motorisés professionnels pour le transport de personnes. Nous en débattons dans le cadre de l'examen de détail de cette loi pour laquelle je vous invite à entrer en matière.

M. Arnaud Bouverat (SOC) : — J'aimerais revenir sur trois points qui ont été évoqués lors des débats de ce matin et en ce début d'après-midi. En préambule, je me dois de rappeler mes intérêts : je suis secrétaire syndical au syndicat Unia. Dans ce cadre, j'ai rencontré des chauffeurs de taxi, mais aussi des chauffeurs de VTC qui ont mandaté mon syndicat, tantôt pour défendre leur métier face à l'émergence d'un nouvel acteur, tantôt pour faire valoir leurs droits face à une multinationale qui n'a pas honoré les promesses faites en matière de revenus.

Il serait toutefois faux d'opposer les deux catégories de chauffeur de taxis et de VTC qui vivent aujourd'hui une réalité assez semblable : aucun de ces acteurs ne réussit à vivre décemment de l'activité de chauffeur de taxi ou de conducteur de VTC. Il ne faudrait pas non plus opposer l'innovation technologique contre les taxis historiques, comme tente de le faire Mme Bettschart. Les taxis ont mis en place des applications très similaires à celle d'Uber et le succès de cette dernière entreprise n'est pas dû à une innovation technologique, mais à un dumping social et salarial conséquent et à des infractions légales déjà signalées lors du débat d'entrée en matière de ce matin. C'est en offrant des salaires, ou des indemnités, inférieurs à 10 francs de l'heure qu'Uber a cassé le marché qu'il tente aujourd'hui, avec un algorithme et de manière déguisée, de faire la loi dans le transport de personnes. C'est avec des semaines de travail de 60 à 70 heures qu'Uber a capté une partie des parts de marché dans nos contrées. Cela n'était absolument pas lié à la technologie mise en place par Uber : c'est un modèle d'affaires, un modèle économique, des contrats juridiques qui ont été soigneusement étudiés pour casser le marché. Des choses très similaires se développent dans d'autres branches : l'économie de plate-forme a aussi touché le nettoyage. Vous trouverez également, dans cette dernière activité, des entreprises qui, grâce à un site Internet performant, délivrent des prestations conformes à la convention collective en vigueur, mais aussi des entreprises qui font malheureusement un dumping social et salarial extrêmement violent et grave pour la branche concernée. Dans la branche du nettoyage, un partenariat social a été construit, année après année. Uber a profité, dans le domaine du transport de personnes, d'acteurs qui n'étaient pas fédérés, qui se livraient une forme de concurrence. C'est l'arrivée d'Uber qui voit les premières fédérations se constituer.

Face à Uber, l'échelle communale a montré ses limites. C'est la raison pour laquelle nous parlons aujourd'hui d'une loi cantonale et d'un marché cantonal. Sur la droite de cet hémicycle, il a été évoqué à plusieurs reprises que l'on souhaitait un marché le plus libre possible, jusqu'à ce qu'il se heurte à un intérêt public. A notre avis, l'intérêt public est attesté depuis longtemps au vu des dégâts occasionnés par l'arrivée de ces nouveaux acteurs. Ainsi, personne ne peut vivre décemment des revenus tirés de l'application Uber. Ce dernier a par ailleurs financé les amendes des chauffeurs pris en infraction. Les contournements répétés des lois n'ont pas amené des changements majeurs du côté de cet acteur du marché.

M. Blanc a annoncé, par la voie d'un amendement, vouloir intervenir sur la question du respect de la Loi sur le marché intérieur. A ce propos, je crois qu'il est important de se poser la question suivante : de quel marché s'agit-il ? De quel canton notre marché se rapproche-t-il le plus ? Il est clair qu'il est tentant de choisir les marchés les moins régulés possible. Les cantons de Fribourg et de Neuchâtel n'ont pas de régulation particulière, mais Uber n'est pas présent dans leurs contrées. Le canton de Genève a établi une loi, avec la présence d'Uber depuis de nombreuses années. Aujourd'hui, il s'agit de réfléchir si nous souhaitons une certaine uniformité du marché, pas trop de spécialités, pour permettre aux acteurs de circuler. Doit-on se rapprocher de la réalité de Fribourg et de Neuchâtel qui ne sont absolument pas confrontés à l'arrivée d'Uber ou alors de la réalité de Genève qui y est confronté. Je pense que c'est la question que nous devons nous poser lorsque nous évoquons notre marché intérieur — quels sont les acteurs en question sur ces différents marchés — pour adopter la position la plus responsable en fonction de nos conclusions.

Je ne sais pas jusqu'où Mme Bettschart sort le soir à Lausanne, mais il y a en effet de l'anarchie le soir. Cela est facilement constatable aux abords des boîtes de nuit. Lorsque ces boîtes ferment, les taxis débarquent de tout le canton. Cela n'a aucune vertu écologique que des taxis des quatre coins du canton viennent délivrer des prestations à Lausanne, pour Lausanne ou de Lausanne pour une autre région du canton. Néanmoins, c'est une réalité qui s'est développée ces derniers temps. Nous espérons que les amendements que nous vous

proposerons permettront aussi d'apporter une solution non pas pour stigmatiser une seule multinationale, mais aussi pour les « taxis pirates ». La loi cantonale doit permettre de réguler cette question également.

Quelques mots encore sur la qualification des personnes exerçant le métier de chauffeur : lors des débats en commission, certains estimaient qu'il fallait laisser cette profession accessible à des personnes ayant peu de formation ; qu'il ne fallait pas trop réguler, ce qui pourrait constituer une encoule à de nombreuses personnes pour exercer cette activité. J'aimerais contredire cette logique : dans beaucoup de professions, y compris peu qualifiées, on met justement en place des processus de qualification, parce qu'avec les mutations technologiques et le développement qui s'annonce en matière de numérisation dans le transport, il faudra que ces personnes soient mieux armées à l'avenir. Aujourd'hui, ces personnes doivent surtout être mieux armées face à une loi cantonale qui doit être connue, face à des impératifs qui nécessitent de comprendre les consignes émises par les clients. Dans d'autres domaines, par exemple le nettoyage, des cours basiques de 4 heures sont délivrés par les partenaires sociaux. Dans ces domaines où la concurrence est violente, où le personnel est fragile, il n'y a rien de plus important que d'assurer un minimum de formation pour ces acteurs.

Bien entendu, les chauffeurs de taxi et les conducteurs de VTC sont largement sous-représentés au sein de ce Grand Conseil. La filière du bois est bien représentée ; les avocats prennent la parole très souvent sur des dossiers ayant trait au domaine judiciaire. Ces domaines sont particulièrement bien défendus dans ce plénum. En tant que législateurs, nous devons aussi garantir une égalité de traitement par rapport à des personnes moins bien représentées, mais qui ont les mêmes droits que toutes et tous : retirer un revenu décent de leur travail, être protégées contre une concurrence qui, ces derniers temps, c'est vraiment avérée déloyale.

M. Jean-Luc Chollet (UDC) : — J'ai entendu prononcer des termes auxquels je crois : concurrence loyale et légale. J'appartiens à une formation politique qui croit fondamentalement que la prospérité de ce pays est due, entre autres, à sa stabilité sociale, à sa capacité d'entreprendre et à la sécurité du droit. Nous croyons en la liberté d'entreprendre, mais dans un cadre négocié et respecté. L'argument entrepreneurial qui est invoqué comme un paravent à un libéralisme sauvage — pas seulement dans le domaine des taxis, mais également dans l'offre hôtelière — apparaît à un certain nombre d'entre nous comme porteur d'un très grand risque au niveau du financement de nos retraites, de nos prestations sociales, de nos caisses de chômage, de nos caisses maladie ou de nos assurances perte de gain. En résumé, de tout ce qui fait le lien social et qui permet à celles et ceux qui sont momentanément tombés dans le malheur de conserver leurs moyens d'existence et leur dignité. C'est la raison pour laquelle nous demandons un cadre à l'intérieur duquel puisse s'exercer une certaine capacité de compétitivité et de concurrence, mais pas un libéralisme débridé et sauvage dont tout le monde fera les frais dans un délai assez rapproché.

Mme Florence Bettschart-Narbel (PLR) : — J'aimerais répondre à M. Bouverat sur deux éléments. En ce qui concerne la question des tarifs, au début d'UberPop, il y avait une vraie concurrence tarifaire avec les taxis, avec des prix particulièrement bas. Aujourd'hui, vous ne pouvez plus dire que c'est le cas. Lorsque vous regardez les prix d'Uber par rapport aux prix usuels des taxis lausannois, les tarifs sont assez comparables. Uber, avec son système qui augmente ses prix lorsqu'il y a beaucoup de demandes, n'est pas forcément avantageux. Parfois, je pense que le client s'en sort à meilleur compte en prenant un taxi plutôt qu'en faisant appel à Uber. En ce qui concerne les tarifs, je crois que les choses ont évolué. Vous pouvez faire des études statistiques pour remarquer qu'il n'y a plus de grandes différences sur les tarifs.

J'aimerais aussi revenir sur la nécessité d'une concurrence. Vous dites qu'il ne faudrait pas de concurrence dans ce domaine, mais nous avons une Constitution, avec un certain nombre de principes. Ces principes sont mis en place par des lois. Je déclare mes intérêts : je suis membre de la Commission de la concurrence. J'essaye de vérifier, au travers de cette institution, que les conditions de concurrence font fonctionner un marché ou une liberté économique en Suisse. Des lois ont été édictées pour diminuer les cartels ou les situations de monopole dans notre pays. Je crois que cela est bénéfique pour l'entier de la population et pas seulement pour un petit nombre de personnes. C'est ce que nous devons viser avec notre législation.

M. Mathieu Blanc (PLR) : — Certaines interventions faites ce matin et en début d'après-midi nécessitent des réponses. Comme nous sommes confrontés à un acteur tel qu'Uber, la discussion ne pourra pas éviter que l'on parle de cet acteur, mais le but serait de traiter de règles, indépendamment de l'identité de ces acteurs. La question que nous devons nous poser concerne le système que nous souhaitons mettre en place demain pour des chauffeurs de taxi qui bénéficieront d'un usage accru du domaine public et pour des VTC. Que le système Uber demeure ou non, je pense que nous devons poser un certain nombre de cadres et de règles pour permettre une concurrence saine. Néanmoins nous ne devons pas faire le procès d'Uber aujourd'hui.

Il est aussi important de savoir si nous avons affaire à des salariés ou à des indépendants. Aujourd'hui, je ne pense pas que nous serons en mesure de répondre à cette question. Je ne crois pas trahir de secret en disant que le conseiller d'Etat a répété plusieurs fois, lors des travaux en commission, que la question de savoir si les chauffeurs rattachés à Uber étaient des salariés ou non ne pouvait pas être tranchée par le canton de Vaud, une décision étant pendante devant le Tribunal fédéral. Dans tous les cas, la législation devait permettre une forme de contrôle pour savoir si la personne est assujettie en qualité d'indépendant ou de salarié. Aujourd'hui, c'est sur cette question que nous devons obtenir des informations et des attestations, mais nous ne pouvons pas trancher en disant : ce sont des salariés ou ce sont des indépendants, le salaire n'est pas assez conséquent. Ce ne sont pas des questions que nous sommes en mesure de traiter aujourd'hui.

Enfin, j'ai entendu beaucoup d'intervenants aujourd'hui, comme certains acteurs du marché, répéter que la législation communale n'était souvent pas suffisante ou pas satisfaisante et qu'un cadre cantonal était nécessaire et donc qu'il existait un intérêt public à adopter une telle réglementation. C'est le projet de loi que vous soumettez au Conseil d'Etat. Ce projet a été retravaillé en commission. Je comprends donc que tous les partis appellent à entrer en matière sur cette loi, mais je ne comprends pas la réflexion qui consiste à dire que si nous n'acceptons pas tel ou tel amendement, certains partis combattront la loi en vote final. Si nous considérons qu'une loi est nécessaire, nous l'adoptons, quitte à l'adapter plus tard ou à l'amender, si nous estimons qu'elle n'est pas satisfaisante en l'état. On ne peut pas dire qu'il n'y a pas de réglementation suffisante et que si nous n'adoptons rien ce sera la chienlit et, en même temps, s'opposer à cette loi ou faire des menaces si des amendements que l'on estime importants ne passent pas la rampe en plénum. Cela me semble peu respectueux de l'intérêt public tel que nous pouvons le définir dans un parlement comme le nôtre.

M. Arnaud Bouverat (SOC) : — Madame Bettschart-Narbel, dans la Commission de la concurrence dans laquelle vous siégez, j'imagine en effet que vous devriez vous soucier d'assurer une concurrence loyale. Votre observation du marché des VTC est particulièrement lacunaire : aujourd'hui encore, ce marché connaît des salaires de l'ordre de 10 francs de l'heure. Vous pouvez consulter des témoignages de chauffeur Uber à Genève qui attestent ces faits. Cela entraîne beaucoup de colère dans la branche. Par ailleurs, il faut aussi se soucier

des contributions aux assurances sociales que reversent ces acteurs, qu'ils soient salariés, locataires de services — puisque c'est l'une des formules d'affaires développées — ou indépendants. Dans ce domaine, soit nous réussissons à faire des avancées, soit la concurrence déloyale aura encore de beaux jours devant elle et cela sera toujours problématique pour nos institutions. J'entends que, du côté droit de l'hémicycle, il y a beaucoup de bruit autour des coûts des prestations sociales dans ce canton. Si, en parallèle, vous continuez à subventionner, par l'aide sociale, des acteurs du marché qui ne paient pas des salaires corrects et qui enfreignent les lois suisses, il faudrait peut-être balayer devant votre porte avant d'ouvrir des débats comme celui que nous avons aujourd'hui à propos d'Uber.

J'aimerais encore revenir sur la question des autorités communales. Il est vrai que peu de ces dernières ont empoigné le problème jusqu'ici. Beaucoup adoptent une posture assez attentiste, du fait que la loi cantonale devrait apporter des solutions, notamment l'Association intercommunale de la région lausannoise. Le bilan devrait être fait à l'issue des débats pour voir s'il existe des outils, au niveau cantonal, qui permettent de répondre à ces problèmes. Dans le cas contraire, il faudra que la balle revienne aux acteurs qui auraient pu, par le passé, assumer leurs responsabilités, mais qui ne l'ont pas fait jusqu'ici.

M. Jean-Michel Dolivo (EàG) : — Je voudrais répondre à M. Blanc qui dit qu'il n'est pas possible pour des députés d'accepter l'entrée en matière sur la loi et, en même temps, de dire que si des amendements ne sont pas acceptés, ils n'accepteront pas la loi en vote final. Notre groupe n'acceptera effectivement pas la loi si les questions de formation — l'examen sur les compétences de base nécessaires à l'exercice du métier de chauffeur de taxi — ne sont pas précisées dans la loi. On ne peut pas introduire un CFC de chauffeur de taxi — salarié ou indépendant — mais une exigence métier doit être reconnue. Pour notre groupe, c'est une première condition absolument indispensable.

Une deuxième condition nous paraît également indispensable : la régulation mise en place doit être sérieusement contrôlée. Lorsqu'on parle de contrôles sur les chantiers, à propos des fifrelins qui, dans le second œuvre, agissent en dehors des lois, il y a des inspections effectuées par les partenaires sociaux ou, dans d'autres secteurs, par l'inspection du travail. Les moyens financiers et les contrôles légaux doivent pouvoir être effectués. Dans le cas contraire, nous votons un texte qui n'a aucune portée ou application concrète. C'est la raison pour laquelle nous avons dit — et ce n'est pas du chantage — que nous allons voir ce qu'il ressort de ce débat : si, sur ces points centraux, il n'y a pas une amélioration qualitative de la loi et des propositions qu'elle contient, cette loi passera à côté de l'objectif qu'elle s'était pourtant fixé.

M. Mathieu Blanc (PLR) : — Les derniers propos de M. Bouverat m'incitent à une brève réplique. En tant que conseil du comité de direction de l'Assemblée intercommunale des taxis, je me dois de préciser qu'il est erroné de dire que cette dernière a adopté une position attentiste dans le débat. D'abord, le rapporteur de minorité ici présent — qui était, à un moment, président du comité de direction — sait bien que cette association a essayé, par différents moyens, de répondre aux problèmes que posait Uber à l'époque, notamment par différentes recherches d'interventions ou d'actions juridiques, puis par des sanctions ou des amendes qui ont été délivrées, notamment à l'arrivée du nouveau président du comité de direction, M. Hildebrand. Par la suite, l'association intercommunale, constatant qu'il était difficile de mettre en œuvre ces sanctions et d'aboutir à des résultats, a procédé à un certain nombre de modifications réglementaires pour trouver une solution, pour encadrer le problème et pour permettre la fin de l'activité d'UberPop qui était réclamée par beaucoup d'acteurs afin d'inciter ceux-ci à passer sous Uber X — quoi que l'on pense, ces derniers ont au moins un permis de chauffeur professionnel — mais pour permettre que cette modification

réglementaire soit en vigueur jusqu'à l'adoption d'une loi cantonale, celle que nous examinons aujourd'hui, avec la volonté de se rapprocher du cadre que nous espérons bientôt voir adopter au niveau cantonal. Une fois encore, il est totalement erroné de prétendre ceci. Au contraire, l'association intercommunale a adopté une position active pour trouver une solution qui a été combattue par les personnes qui ne souhaitent pas que l'on puisse modifier et améliorer la situation.

M. Philippe Leuba, conseiller d'Etat : — Vous me permettez de ne pas répondre à l'entier des interventions de ce débat d'entrée en matière. Dans le cas contraire, je crains que nous n'arrivions pas au terme de ce débat d'ici 17 heures. Je vais néanmoins répondre à quelques considérations. Tout d'abord, je constate que la totalité des intervenants — qu'il s'agisse de représentants des formations politiques, des groupes parlementaires ou qu'il s'agisse des interventions personnelles — appelle à entrer en matière. Sur un sujet aussi clivant que la Loi sur les auberges et les débits de boissons ou l'aménagement du territoire, il est réjouissant de constater que, sur un point au moins — l'entrée en matière — il y a une unanimité des députés. Au nom du Conseil d'Etat, je vous en sais gré.

Les divergences sur le sens que doit avoir cette législation cantonale le démontrent, il y a des valeurs et des intérêts tout aussi légitimes d'un côté que de l'autre qui s'opposent. Il s'agit donc de trouver, au travers de ce projet de loi, un juste équilibre entre la protection des consommateurs, une égalité de concurrence indispensable, mais également la prise en compte de la réalité du monde actuel. Il s'agit d'éviter de s'élever contre des nouvelles technologies — comme certains le faisaient, il y a un siècle et demi contre l'apparition de la locomotive à vapeur, en estimant que cela allait tuer les chevaux et le maréchal-ferrant — et de prendre en compte l'évolution de notre société, mais il convient aussi de cadrer les choses et de faire en sorte que la concurrence soit équitable. Ce dernier mot est fondamental dans ce projet de loi. C'est dans cette optique que le Conseil d'Etat a cherché à mettre en place l'une des législations les plus avant-gardistes en Suisse dans le domaine du transport de personnes.

J'entends certains dire que les collectivités publiques ont attendu et qu'elles sont à l'origine des désordres constatés. Il conviendrait peut-être de se rappeler que, à ma connaissance, seuls deux cantons ont légiféré en Suisse. Nous sommes donc le troisième sur vingt-six cantons à le faire. Par ailleurs, ce n'est pas le Conseil d'Etat ou les autorités politiques qui ont fait émerger de nouveaux acteurs du transport de personnes. Ce serait donné beaucoup trop de poids à un Conseil d'Etat qui souhaite exercer ses compétences et que ses compétences.

Un dernier mot sur le climat — Uber ou pas Uber — de ce projet de loi : un projet de loi doit être général et abstrait. Il ne doit pas viser, sous peine de tomber dans l'arbitraire, un justiciable quel qu'il soit, qu'il s'agisse d'une personne morale ou d'une personne physique.

Monsieur Bouverat, vous me permettez de sourire : il y a un certain nombre de représentants de la filière du bois dans cet hémicycle, il y a quelques avocats, mais il y a aussi un certain nombre de représentants syndicaux qui sont, dans ce dossier, plus présents que les représentants d'Uber pour citer l'autre partie de ce débat. Si j'ai bien compris, n'ayant pas accès à cette salle parlementaire, ils se sont exprimés par courrier. Il n'y a pas un lobby légitime et un lobby illégitime. Il y a une volonté de construire un cadre juridique qui permet à notre société d'avancer, en tenant compte des évolutions des consommateurs. Derrière ce nouveau mode de transport des personnes, il y a — il faut l'admettre — un certain nombre de consommateurs, qui ne sont pas tous de droite ou tous de gauche, qui souhaitent bénéficier d'un service un peu différent de celui qui existait jusqu'alors. Il appartient aux collectivités publiques, au Conseil d'Etat comme au Grand Conseil, de faire en sorte que cette concurrence soit loyale, que les obligations qui pèsent sur un certain nombre d'acteurs soient également celles auxquelles d'autres nouveaux acteurs doivent faire face. C'est ainsi que nous avons

construit ce projet de loi, parce que nous croyons qu'une concurrence cadrée est un signe de prospérité pour les uns comme pour les autres.

La discussion est close.

L'entrée en matière est admise à l'unanimité.

Il est passé à la discussion du projet de loi, article par article, en premier débat.

Article premier. —

Art. 4. —

Mme Sonya Butera (SOC), rapportrice de majorité : — Le premier changement proposé à la Loi sur l'exercice des activités économiques (LEAE) consiste en l'ajout du transport de personnes à titre professionnel au sens du droit fédéral, à l'alinéa m de l'article 4.

En effet, à l'heure actuelle, l'Ordonnance fédérale sur le transport des personnes est en traitement au niveau fédéral et elle est susceptible d'évoluer. La commission a donc eu à cœur qu'il soit dit, de manière explicite que, lors des travaux, nous avons gardé à l'esprit la définition de l'ordonnance concernant le champ d'application. Sous ces conditions, nous renonçons à énumérer certaines exceptions dans la loi cantonale. Par exemple, le transport de personnes en situation de handicap ou les transports scolaires, pour n'en citer que deux.

L'article 4 est accepté à l'unanimité.

Art. 12a. —

Mme Sonya Butera (SOC), rapportrice de majorité : — Il s'agit ici d'un nouvel article, car une série de nouveaux articles définissent l'activité de transport de personnes dans le canton de Vaud. L'article a été accepté par la commission unanime, tel que proposé par le Conseil d'Etat, avec juste une légère modification proposée par la commission au deuxième alinéa. Il s'agit de spécifier que la demande d'autorisation d'utilisation accrue du domaine public par des taxis doit être adressée à la commune ou à l'association de communes, en application des articles 18 alinéa 1 et 74a de la présente loi.

« **Art. 12a.** — Al. 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. »

La commission a choisi d'introduire cette correction dans la loi pour permettre de tenir compte des associations régionales. Je puis par exemple citer les taxis qui desservent la ville de Lausanne et le district de Lausanne, mais aussi l'Ouest lausannois. La régulation s'y fait de façon générale sur l'utilisation du service public. Afin d'éviter que les associations aient à réviser intégralement l'utilisation du territoire des communes concernées, nous vous proposons d'introduire le changement présenté à cet article.

L'amendement de la commission est accepté avec 1 avis contraire.

L'article 12a, amendé, est accepté à l'unanimité.

Art. 62a. —

Mme Sonya Butera (SOC), rapportrice de majorité : — Il s'agit ici d'ouvrir une nouvelle section de la loi — la Section VIII — concernant les activités qui relèvent de la compétence du canton. Cette section traitera du transport de personnes à titre professionnel. Un ensemble d'articles nouveaux est présenté par le Conseil d'Etat, dont le premier est l'article 62a, proposé et accepté en commission à l'unanimité des commissaires présents.

L'article 62a est accepté à l'unanimité.

Art. 62b. —

Mme Sonya Butera (SOC), rapportrice de majorité : — Cet article définit ce qu'est une entreprise de transport de personnes à titre professionnel et la commission l'a accepté tel qu'il est proposé par le Conseil d'Etat. Néanmoins, un certain nombre de points ont été soulevés en commission, notamment en ce qui concerne la domiciliation du siège de l'entreprise de transport en question, qui doit se trouver en Suisse pour que les pouvoirs publics, les clients ou les employés de l'entreprise puissent, si nécessaire, saisir les tribunaux suisses compétents.

En ce qui concerne le consommateur, le for juridique est en effet par définition celui de la consommation du service de transport, ce qui ne pose pas de problème, mais le fait d'avoir un for juridique en Suisse facilitera les démarches. Le projet de loi proposé par le Conseil d'Etat a fait l'unanimité en commission.

L'article 62b est accepté avec 1 abstention.

Art. 62c. —

Mme Sonya Butera (SOC), rapportrice de majorité : — Concernant les diffuseurs de courses, ainsi que l'a relevé M. Christen, sauf erreur, une des questions soulevées en commission par de nombreux commissaires concernait l'avenir des plateformes de covoiturage, qu'elles soient organisées à titre gracieux, comme celle de l'EPFL par exemple, ou par des entreprises qui auraient une activité plus globale ou décentrée. Je ne voudrais pas donner de nom de plateforme ici, car ce n'est pas le propos. La commission a reçu de l'Etat toutes les garanties que l'utilisation d'une telle plateforme, c'est-à-dire la mise en relation de deux personnes qui doivent faire un déplacement donné dans un véhicule, que la place soit payante ou non, sortirait du cadre de la loi. En commission, le commissaire qui s'était particulièrement préoccupé de cette question a renoncé à déposer un amendement et la commission a accepté l'article tel que proposé par le Conseil d'Etat.

L'article 62c est accepté à l'unanimité.

Art. 62d. —

Mme Sonya Butera (SOC), rapportrice de majorité : — Pour information, cet article a été passablement discuté en commission. Nous étions très soucieux d'éviter des redondances, tout en veillant à mettre en place le cadre légal le plus loyal possible entre les différentes parties. Il s'est rapidement avéré que les articles 62d et 62e étaient intimement liés. Après avoir soupesé longuement la question, la commission a opté pour la solution consistant à accepter le présent article tel que proposé par le Conseil d'Etat, mais à proposer des amendements plus loin dans la loi, afin de veiller à certains paramètres qui lui ont paru essentiels.

L'article 62d est accepté à l'unanimité.

Art. 62e. —

Mme Sonya Butera (SOC), rapportrice de majorité : — Comme je viens de le dire, cet article a été traité de manière très proche du précédent en ce qui concerne les autorisations. La commission a finalement choisi d'y traiter de différentes questions, dont celles relatives au for juridique, au droit du travail et à la nature des contrats, ou encore des points relevant de la sécurité et de la protection des usagers, qui lui ont paru essentiels. Le texte du Conseil d'Etat a donc été amendé de manière à ajouter une référence aux dispositions du droit du travail, à l'absence de condamnations en raison d'infraction pénale grave et intentionnelle protégeant l'intégrité physique ou sexuelle, d'infractions à la Loi fédérale sur les stupéfiants (LFStup) et encore demander à l'autorité compétente de vérifier que l'immatriculation des véhicules qui seraient utilisés par la personne qui aurait une activité de véhicule de transport avec chauffeur (VTC) ou de taxi corresponde au lieu de stationnement.

« **Art. 62e.** — Al. 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). »

M. Jérôme Christen (AdC) : — Il y a évidemment beaucoup de choses à dire sur cet article, puisqu'il traite des autorisations, alors que nous parlons toujours des transports professionnels et donc de véhicules conduits par une personne à qui, en qualité de passager, on doit accorder sa confiance et accessoirement sa vie. Dès lors, il me paraît pour le moins pertinent que les conditions mises par les deux premiers amendements soient acceptées, aujourd'hui. Il s'agit de l'absence d'infraction au droit du travail pour les deux parties de l'employeur et de l'employé, de l'absence de certaines condamnations pénales graves, telles que les atteintes à l'intégrité physique et sexuelle, ou la consommation de stupéfiants, comme d'ailleurs de la consommation excessive d'alcool. Ces deux amendements tombent sous le sens. En effet, accepteriez-vous de prendre un avion piloté par un commandant de bord ayant eu affaire à la justice pour consommation de produits stupéfiants ? Il semble clair que ce n'est pas le cas.

Concernant le troisième amendement et l'accès aux véhicules immatriculés hors du canton, encore faudrait-il se donner les moyens de procéder à des contrôles rigoureux si nécessaire, mais cette question reste ouverte. Nous vous invitons néanmoins à soutenir l'amendement, sous réserve que l'on trouve une solution pour les contrôles.

En ce qui concerne le quatrième alinéa, la majorité du groupe PDC–Vaud Libre est aussi d'avis que la loi genevoise va trop loin en ce qui concerne les demandes de compétences dans le cadre de la formation : linguistiques, topographiques, touristiques, de conduite écologique et légales, qui régissent leurs activités. Nous estimons que de telles conditions mettent en péril les autres activités de transport de personnes, car le canton de Vaud n'est pas comme Genève une ville-canton. Nous nous interrogeons par exemple sur l'utilité, pour un chauffeur de VTC, de connaître par cœur l'ensemble de la géographie de notre canton ; les chauffeurs de VTC sont souvent appelés à l'avance, par leurs clients, pour des trajets particulièrement longs. C'est donc un choix volontaire que de s'adresser à un chauffeur privé. Nous estimons que l'équilibre trouvé par le Conseil d'Etat, puis par la commission, est largement suffisant pour garantir une libre concurrence. Cette dernière présente l'avantage de laisser les consommateurs libres de ne plus utiliser les services d'un chauffeur ignorant. Pour ces raisons, la majorité de notre groupe ne souhaite pas infantiliser la profession avec des cours ou des obligations d'apprendre par cœur... En tant que centristes, nous avons à cœur de chercher un équilibre dans l'aquarium dont j'ai parlé tout à l'heure, pour que tous puissent y cohabiter, car à trop modifier l'écosystème d'un aquarium, on prend le risque de se trouver face à des coraux morts. Nous vous invitons donc à suivre la commission et à s'en tenir à la proposition du Conseil d'Etat.

M. Maurice Treboux (UDC) : — J'ai déposé un sous-amendement en complément à l'amendement de la commission, à la fin de l'alinéa 1 bis :

« Art. 62e. — Al. 1bis : (...) prévoient un for en Suisse. D'autre part, il produira une attestation confirmant avoir suivi une formation sur le cadre légal dans le canton. »

Effectivement, durant les diverses auditions de la commission, plusieurs intervenants ont insisté sur le manque de connaissances du cadre légal en vigueur, particulièrement de la part des chauffeurs occasionnels. Notre collègue Bouverat a relevé ce problème dans son commentaire lors du débat d'entrée en matière. La formation sur le cadre légal, et l'attestation obtenue, permettront ainsi d'éviter que le chauffeur réponde « mais je ne savais pas » lors d'un contrôle.

Concernant la mise en place de la formation, au point 6 du présent article, il est déjà prévu que le Conseil d'Etat fixe les diverses modalités dans un règlement d'exécution. On pourrait imaginer un cours d'une demi-journée au maximum proposé par un prestataire associatif tel que le Touring Club suisse (TCS) par exemple. Je vous remercie de soutenir mon amendement.

Le président : — Vous êtes allé vite en besogne mais j'aurais dû être plus attentif. Nous allons tout d'abord nous concentrer sur l'alinéa 1, qui comprend trois amendements. Monsieur Radice, vous avez demandé la parole, s'agit-il bien du premier alinéa ?

M. Jean-Louis Radice (AdC) : — Mon intervention porte sur l'alinéa 4. Je demanderai à nouveau la parole lorsque nous en serons à ce point du débat.

Mme Sonya Butera (SOC), rapportrice de majorité : — Concernant la question soulevée par M. Christen sur les moyens de contrôle permettant de vérifier que la personne n'utilise pas un véhicule avec des plaques valaisannes, fribourgeoises ou genevoises, pour venir exercer dans le canton de Vaud où elle est domiciliée, nous avons déjà consacré la matinée et même le début de l'après-midi à discuter des avantages apportés par les nouvelles technologies. Il me semble que la police cantonale et les polices régionales ont accès aux renseignements concernant le lieu de domicile des personnes porteuses d'un permis de conduire. La question avait été soulevée en commission et je me permets donc d'y répondre.

Le président : — Nous allons voter séparément les trois amendements proposés par la commission au premier alinéa de l'article 62e. Le premier amendement consiste en l'ajout « *de son respect aux dispositions du droit du travail* » au début du premier alinéa.

Le premier amendement de la commission est accepté à l'unanimité.

Le président : — Le deuxième amendement proposé par la commission consiste à ajouter « *de condamnations à raison d'infractions pénales graves et intentionnelles protégeant l'intégrité physique ou sexuelle, d'infractions à la LFStup,* » au milieu du premier alinéa.

Le deuxième amendement de la commission est accepté à l'unanimité.

Le président : — Le troisième amendement de la commission au premier alinéa consiste à ajouter la phrase suivante : « *L'autorité compétente vérifie que l'immatriculation du véhicule correspond à son lieu de stationnement (art. 11 LCR).* » à la fin du premier alinéa.

Le troisième amendement de la commission est accepté à l'unanimité.

Art. 62e. — Al. 1bis (*nouveau*)

Mme Sonya Butera (SOC), rapportrice de majorité : — Nous sommes ici en présence d'un alinéa rédigé par la commission avec l'aide du conseiller d'Etat. Il spécifie la nécessité, pour le requérant, de fournir des modèles de contrat et de tenir à disposition de l'autorité les modèles de contrat en vigueur. Il est important que ces contrats soient fournis sous forme écrite, qu'ils soient conformes au droit suisse et qu'ils prévoient un for en Suisse.

« **Art. 62e.** — Al. 1bis (*nouveau*) : *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.* »

M. Maurice Treboux (UDC) : — Je confirme le sous-amendement que je dépose en complément de l'alinéa 1bis ajouté par la commission. Je rappelle sa teneur :

« **Art. 62e.** — Al. 1bis (*nouveau*) : (...) prévoient un for en Suisse. *D'autre part, il produira une attestation confirmant avoir suivi une formation sur le cadre légal dans le canton.* »

M. Jean Tschopp (SOC) : — Dans le même état d'esprit de traitement méthodique des amendements en rafale, par cohérence, je propose que l'on traite le présent amendement en même temps que celui qui a été annoncé par notre collègue Jean-Louis Radice, qui traite aussi de la question de la formation et des examens, ou du moins des connaissances nécessaires. J'estime qu'il faudrait opposer l'alinéa 1bis à l'amendement annoncé à l'alinéa 4, car il s'agit en réalité du même sujet à savoir les connaissances, attestations ou examens attendus des chauffeurs de taxis ou de VTC. Sinon, le suivi de la discussion risque d'être difficile.

Le président : — Je vous remercie pour votre proposition, monsieur le député. Mais j'estime que nous devons travailler alinéa par alinéa afin de ne pas nous perdre dans la discussion sur les amendements. Je ne puis donc accepter votre proposition.

M. Marc-Olivier Buffat (PLR) : — Je crains de ne pas pouvoir être d'accord avec la proposition qui vient d'être faite, même si j'en comprends les raisons. Nous avons entendu beaucoup de choses lors du débat d'entrée en matière, mais nous sommes soumis à des règles constitutionnelles et fédérales sur la liberté du commerce et de l'industrie et nous sommes également soumis à des lois fédérales telles que celle sur le marché intérieur. Une abondante jurisprudence existe déjà sur des propositions de ce type.

Dans des règles relatives à la concurrence sur le marché intérieur, le Tribunal fédéral refuse que l'on introduise des principes qui ne sont pas neutres dans la concurrence qui doit exister dans les domaines économiques concernés. Je pense donc que l'amendement proposé fleure bon la vaudoiserie ou les spécificités, mais je conçois mal qu'il puisse, le cas échéant, résister à un éventuel recours.

J'ajoute que le texte lui-même me laisse songeur. On nous parle d'une formation sur « le cadre légal du canton » mais alors, lequel ? Cela vaudra-t-il dans tous les cantons ? Faudra-t-il s'assurer que la formation est la même dans tous les cantons concernés ? Faudra-t-il créer un concordat sur le cadre légal dans le domaine ? Je vois mal comment cela pourrait s'appliquer. J'ajoute encore, ce qui ne fera évidemment plaisir à personne, qu'il existe un principe général, en droit, qui postule que nul n'est censé ignorer la loi. C'est la réalité, y compris pour un chauffeur de VTC, qu'il s'agisse d'un taxi X, Y ou Z.

Tout à l'heure, nous avons ironisé en parlant des avocats, dont je me plais à souligner qu'ils sont peu nombreux dans cette assemblée, même si je vous accorde qu'on les entend beaucoup. Mais je vous rappelle que, dans ce canton, l'exigence pour devenir avocat est d'avoir une thèse de doctorat. Le Tribunal fédéral a fait voler en éclats cette exigence en disant finalement qu'un avocat de n'importe quel canton peut venir s'installer dans le canton de Vaud pour y pratiquer le barreau et donc imposer aux avocats vaudois d'avoir une thèse de doctorat est finalement une entrave inadmissible. Nous en avons fait l'expérience et nous dirions que c'est une très bonne formation que d'avoir une thèse de doctorat ; nombreux dans cette salle ont passé sous cette cautèle. La mesure proposée est typiquement le genre de mesure dont on peut penser qu'elle sera bonne pour la formation, mais qui ne résisterait pas à un examen par le Tribunal fédéral. Par conséquent, je vous invite à rester dans le strict cadre légal afin d'éviter que des recours viennent encore paralyser la loi parce que l'on aura voulu trop bien faire. Personnellement, je vous invite donc à rejeter le sous-amendement Maurice Treboux, même si je comprends ses motivations, peut-être honorables, mais qui ne résisteraient malheureusement pas à un recours éventuel.

M. Arnaud Bouverat (SOC) : — Tout d'abord, je salue l'évolution, à la droite de l'hémicycle, consistant à réfléchir à une solution permettant d'apporter les informations de la loi cantonale auprès des acteurs du marché, car même si les maximes répétées par mon préopinant sont d'usage, de nombreuses personnes sur ce marché — et pas seulement chez les nouveaux acteurs — commettent pourtant des infractions répétées à la loi. Dans cette branche, il existe un marché gris et un marché noir, ce qui impose une réaction aux collectivités publiques. Nous ne sommes pas face à n'importe quel marché ! Dans des domaines pourtant beaucoup moins exposés, des réglementations cantonales ont cours, en matière de gastronomie, par exemple, par rapport à l'hygiène. Dans le domaine de la sécurité privée, qui ne connaît pas non plus de formation professionnelle de base, il existe pourtant le Concordat sur les entreprises de sécurité, qui impose certaines obligations, valables pour l'espace concordataire uniquement, qui ne mettent pas en danger le marché intérieur. La lecture que fait M. Buffat est avant tout influencée par ses positions dogmatiques, et que je le respecte, mais à mon avis cette position n'est pas à même de régler les problèmes auxquels nous sommes concrètement confrontés sur le terrain.

L'option d'une simple formation, évoquée par l'alinéa 1bis, serait un progrès. Mais face à un marché où Uber convoque déjà ses chauffeurs — à la mi-janvier, par exemple — auprès de fiduciaires pour leur expliquer comment contourner les lois en vigueur et comment faire, selon eux, avec la loi genevoise, elle n'amènera pas forcément un réel progrès. Il faut savoir quelles sont les dispositions légales existantes, au sens des collectivités publiques, et que ces dernières puissent vérifier que les personnes en ont connaissance. C'est pour cette raison que je puis souscrire à l'amendement proposé par la commission, soit à l'alinéa 1bis, mais cela ne saurait remplacer l'existence d'un examen, car seul l'Etat peut vérifier les connaissances. Cela ne signifie pas qu'il soit obligé de les fournir lui-même, mais il doit être le garant de l'impartialité des connaissances et de leur examen. En effet, à l'heure actuelle, sur le marché patronal, aucun acteur ne fait l'unanimité au point de pouvoir garantir une formation totalement indépendante.

M. Marc Vuilleumier (EàG), rapporteur de minorité : — Ainsi que nous l'avons dit dans le rapport de minorité, la formation et son amélioration est un des points essentiels du projet de loi. Or, je pense

que, s'il devait être accepté, le sous-amendement Maurice Treboux servirait d'argument supplémentaire pour refuser l'amendement présenté en commission et qui sera probablement à nouveau présenté tout à l'heure par M. Radice, qui est beaucoup plus complet, en termes de formation, de reconnaissance de la profession et des compétences que la société demande des chauffeurs de taxis pour qu'ils puissent exercer leur métier. La minorité vous propose donc de refuser le sous-amendement Maurice Treboux et, ensuite, de réserver bon accueil à l'amendement Jean-Louis Radice quand il sera présenté.

M. Mathieu Blanc (PLR) : — On a dit tout à l'heure qu'il y avait beaucoup d'avocats dans la salle. Je me permets d'intervenir à mon tour, selon l'adage que deux juristes donnent trois avis différents. Avec le co-auteur du postulat demandant une étude de la loi, nous ne faisons pas la même analyse du sous-amendement Maurice Treboux. Mais finalement, peu importent les raisonnements juridiques, car il me semble que cet amendement peut être soutenu et, à titre personnel, je le soutiendrai. Effectivement, nous avons étudié, en commission, la possibilité d'introduire des examens supplémentaires. La majorité de la commission, à laquelle j'appartenais, a estimé qu'il n'était pas nécessaire d'aller au-delà de ce que prévoyait la loi, pour les chauffeurs VTC. En particulier, on exige désormais un permis professionnel, évidemment, ce qui les distingue à nouveau des anciens chauffeurs Uber Pop qui à mon avis étaient critiqués à juste titre pour leur absence de formation de chauffeur.

Pour le reste, il peut effectivement se justifier — et c'est en cela que je comprends le sous-amendement de notre collègue de l'UDC — sous une forme qui reste à déterminer dans le règlement, d'exiger que les chauffeurs suivent un cours de deux ou de trois heures, qui pourrait être dispensé par une autorité étatique ou par un privé, qui présente les principes de la loi de telle manière que les chauffeurs qui entrent en fonction puissent indiquer avoir été informés sur les différents droits et obligations auxquels ils sont soumis selon la nouvelle loi cantonale. En ce sens, le sous-amendement Maurice Treboux me paraît être pertinent et remplir un des objectifs souhaités par la gauche de l'assemblée.

Je confirme d'ores et déjà que, si je compte soutenir ce sous-amendement, par contre je m'opposerai à l'amendement annoncé qui vise à étendre les éléments devant faire l'objet d'un examen ou d'un contrôle, car il ne me semble pas nécessaire, mais disproportionné. En revanche, je ne pense pas que le présent sous-amendement soit contraire au droit fédéral et, par conséquent, j'estime que nous pouvons l'accepter sans problème.

M. Andreas Wüthrich (VER) : — J'estimerai beaucoup plus judicieux de devoir prouver ses compétences et connaissances par le biais d'un examen, que de prouver que l'on a suivi une formation. En effet, il est possible de suivre une formation sans avoir acquis les connaissances et compétences requises. Je vous recommande donc de refuser le sous-amendement Maurice Treboux et d'attendre la proposition de l'amendement annoncé et déjà débattu en commission.

Mme Sonya Butera (SOC), rapportrice de majorité : — J'interviens très rapidement pour celles et ceux qui sont moins familiers avec le dossier et qui n'ont pas participé aux discussions en commission. La raison pour laquelle le futur amendement Jean-Louis Radice et l'actuel sous-amendement Maurice Treboux ont été opposés relève du contenu de la discussion, qui portait sur l'examen pratiqué à Genève. Il faut savoir que, dans le canton de Genève, il existe deux formes d'examens, pour obtenir soit une autorisation de taxi, soit une autorisation de VTC. Parmi les notions examinées, lors de cet examen, figure la connaissance de la loi genevoise. Visiblement, je pourrais imaginer que le Conseil d'Etat ou le conseiller d'Etat en charge du dossier, à Genève, ne partageait pas l'opinion de M. Buffat quant à l'exigence de connaître la loi.

M. Philippe Leuba, conseiller d'Etat : — Nous parlons du transport de personnes. Nous ne sommes pas en train de demander une licence en droit ou de vérifier que les personnes concernées maîtrisent pleinement l'ensemble des dispositions légales régissant une activité ou une autre dans le canton de Vaud. Il faut savoir raison garder, en la matière ! Si vous exigez une formation et si celle-ci est importante, vous devrez soumettre l'ensemble des personnes pratiquant l'activité « transport de personnes » à la formation supplémentaire, y compris les chauffeurs de taxis actuels.

Je me permets de vous rappeler que vous venez de voter un premier alinéa qui stipule que « 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, de son respect aux dispositions du droit du travail. » Il devra donc apporter une attestation qu'il respecte le droit du travail et cette attestation ne pourra être fournie que s'il a connaissance de ce droit, car il est difficile d'attester de ce que l'on ignore... L'administration doit vérifier tout cela.

J'ai pris connaissance d'un amendement qui sera présenté par la suite, visant à étendre le champ de compétences qui devraient être vérifiées et — si j'ai bien compris M. Wüthrich — donc faire l'objet d'un examen, notamment des connaissances linguistiques et touristiques. Or, j'estime que c'est aller au-delà du raisonnable ! Si vous considérez le client usuel, qui prend le taxi à la Gare de Lausanne pour se rendre à l'Hôtel de la Paix ou à la Riponne, il veut en priorité être transporté de manière sûre, par quelqu'un qui connaisse le trajet, mais pas par quelqu'un qui lui explique que le Major Davel est décédé en 1723 et que sa statue est heureusement encore devant le Château cantonal !

Je vous en conjure : plus vous fixez de contraintes et plus vous posez d'exigences qui rendent la profession difficilement accessible. Que l'on mette en avant une exigence qualitative, que l'on exige que la loi soit respectée par tous ceux qui font métier principal ou accessoire de cette activité, c'est légitime et c'est ce que vous propose le Conseil d'Etat. Maintenant, si vous voulez véritablement qu'il n'y ait plus que des docteurs universitaires à pouvoir devenir chauffeur de taxi, allez-y !

M. Arnaud Bouverat (SOC) : — Le chef du département de l'économie devrait être attaché au développement, notamment dans le cadre de la stratégie numérique de l'Etat de Vaud, et favoriser les formations professionnelles, même de base ou embryonnaires, aujourd'hui encore totalement absentes dans certaines branches. En l'occurrence, c'est justement dans les branches où la numérisation a les effets les plus forts que les formations brillent par leur absence !

M. Treboux nous propose d'introduire une formation très ciblée sur un des éléments évoqués sous chiffre 4, par rapport à l'examen, mais qui fait fi des autres dispositions. Monsieur le conseiller d'Etat, vous estimez que les compétences minimales que nous demandons ici sont de l'ordre du baccalauréat ou de la formation universitaire, ce que je ne trouve pas très honnête dans le débat. Par ailleurs, je crois que votre département ou d'autres départements compétents en matière de sécurité ne se sont jamais opposés aux formations, pourtant extrêmement minimales, introduites notamment sur le plan concordataire dans le domaine de la sécurité privée. Cela n'a pas transformé les agents de sécurité en juristes, mais cela impose qu'ils attestent de leurs connaissances des lois qui régissent leur activité, c'est-à-dire des lois cantonales sur la police, des lois sur les armes soit de toutes les lois qui, dans certains cas, peuvent varier de canton à canton. Dès lors, il y a une pertinence à introduire de telles formations et de tels examens.

Quand vous singez le fait qu'on demanderait des connaissances étendues sur le Major Davel, j'imagine que vous n'avez pas compris l'amendement tel qu'il est proposé. Vous êtes le ministre des sports, un domaine dans lequel de nombreuses institutions sont présentes sur le territoire cantonal. Cela pourrait pourtant être utile pour un chauffeur qui viendrait de la banlieue lyonnaise, par exemple, comme c'est le cas des chauffeurs Uber employés dans le canton de Vaud — excusez-moi, monsieur le conseiller d'Etat. Ces chauffeurs ne connaissent pas l'existence de Pully, proche de Lausanne ; ils n'ont pas de repères sur le Musée olympique ou sur le siège du Comité international olympique (CIO). De nombreuses informations ne sont absolument pas connues d'une partie du personnel désormais actif dans la branche du transport de personnes établi dans notre canton.

D'autre part, nous ne souhaitons pas offrir un certificat linguistique au personnel des entreprises de transport ou des indépendants. Cependant, il est utile que des chauffeurs aient une maîtrise de la langue française qui leur permette d'avoir une conversation avec le client, ou de comprendre les éventuelles modifications des panneaux de circulation dans le cadre de chantiers à l'intérieur de la ville, puisque ces éléments peuvent aussi faire partie du quotidien des conducteurs. Ces éléments plaident pour une palette d'informations et de petites formations plus large que ce que propose M. Treboux. Je serais pourtant prêt à rejoindre son amendement, pour autant qu'il soutienne l'exigence d'un examen. S'il le fait pour torpiller l'examen, en tant que tel, je ne peux honnêtement pas souscrire à sa proposition. J'invite donc M. Treboux à préciser sa volonté : par son amendement, souhaite-t-il renforcer la dynamique formatrice souhaitée par plusieurs d'entre nous, ou souhaite-t-il affaiblir les connaissances et donc précariser encore davantage les chauffeurs ?

M. Maurice Treboux (UDC) : — J'aimerais répondre rapidement à notre collègue Bouverat. Dans sa dernière intervention, M. Vuilleumier a très bien résumé la situation. Lors des débats en commission, nous avons régulièrement parlé du cadre légal et des infractions à ce cadre. J'estimais donc que c'était une priorité. Tandis que former un chauffeur VTC ou de taxi habitant Ste-Croix à connaître Pully et de l'emplacement du Musée cantonal ne présente, selon moi, pas une grande pertinence.

M. Marc-Olivier Buffat (PLR) : — L'amendement Maurice Treboux aurait pour mérite d'améliorer la situation actuelle, car quand on nous dit que tout va bien, surtout si Uber n'existait pas... Pour l'anecdote, j'ai pris une fois un taxi de la Gare à mon domicile et je n'avais pas le sentiment que le chauffeur savait où il allait ni où était mon domicile, pourtant situé sur une artère lausannoise bien connue, qui a la même consonance que le musée que nous voyons depuis ici. C'est vrai qu'il y a peut-être eu un moment de confusion, mais enfin, il me semble avoir eu une connaissance assez approximative de la géographie de notre ville.

Concernant la systématique légale, on peut prendre le risque de voter des amendements contraires à la loi sur le marché intérieur, se disant qu'on verra bien ce qui se passe, mais cela ne me paraîtrait pas très judicieux. En effet, je rappelle qu'au final, un chauffeur qui aurait obtenu l'autorisation dans un autre canton pourra en bénéficier pour exercer dans le canton de Vaud. Les petits malins qu'on met en avant dans le cadre des discussions en disant « Uber sont les champions de la mariole, ils ont tous les trucs pour contourner la loi » comprendront vite qu'il faut passer l'examen ou obtenir l'autorisation ailleurs que dans le canton de Genève ou dans le canton de Vaud, et ils viendront pratiquer dans les cantons de Vaud et de Genève sans avoir subi tous les examens prévus, tant que ne s'appliqueront pas de règles ou des concordats intercantonaux. C'est là la réalité de ce qui va se passer. Je suis personnellement opposé à ce que l'on crée des spécialités qui puissent être considérées contraires à la Loi sur le marché intérieur et qui seront contournées à peine entrées en vigueur.

M. François Pointet (V'L) : — L'ambiance est un peu étrange, quand une partie de l'hémicycle part du principe que le justiciable ne respectera pas la loi. Soit, qui ne respecte pas la loi doit être puni, mais imposer un cours, avec ou sans examen, règlera-t-il le problème ? J'en doute et je ne soutiendrai pas l'amendement Maurice Treboux.

Pour tous les autres types de cours — on a parlé de cours de langue, de géographie et de tourisme — j'estime qu'ils peuvent entrer en ligne de compte pour les taxis et au niveau des associations de communes, mais non pour les VTC.

M. Philippe Leuba, conseiller d'Etat : — Contrairement à ce qu'a dit M. Bouverat, je n'ai pas singé l'amendement qui va suivre, puisqu'il prévoit expressément une formation linguistique et touristique, monsieur Bouverat.

Ensuite, ce n'est pas parce que vous n'exigez pas une formation, par le biais de la loi, que celle-ci n'est pas pertinente ! On peut parfaitement imaginer que Unia, pour prendre un exemple, ait le souci de former les chauffeurs affiliés à ce syndicat, sans que ce soit forcément une obligation légale. Si vous tenez à ce que tel ou tel type de chauffeur transporteur de personnes soit plus attractif, s'il bénéficie d'une formation plus étendue, il fera donc bénéficier son client actuel et futur de cette formation complémentaire : c'est là ce qui doit être fait. Si, sur tel ou tel type de taxi — les taxis dits traditionnels par exemple — il est stipulé que le chauffeur sait l'anglais, c'est une façon de se différencier des VTC que vous abhorrez, monsieur Bouverat. C'est donc une occasion de faire en sorte que le membre d'une fédération sportive internationale qui vient à Lausanne choisisse un taxi qui peut certifier que son chauffeur sait l'anglais, sans que ce soit forcément une obligation légale. Quant à la comparaison avec les entreprises de sécurité, il est tout de même différent de manier ou une arme ou non ; c'est un sujet plus sensible et plus dangereux.

Je m'empresse de dire que le projet de loi tel qu'il vous est soumis par le Conseil d'Etat et ensuite adopté par votre commission renforce les exigences en termes de formation des chauffeurs. Désormais, le permis professionnel est obligatoire et c'est clairement stipulé dans la loi. Nous ne prévoyons pas simplement de laisser régner la loi de la jungle, bien au contraire, mais nous souhaitons fixer des critères minimaux, qui doivent rester minimaux, et laisser les acteurs déployer leur génie propre et, peut-être, attester que tel ou tel chauffeur, ou l'ensemble des chauffeurs de telle entreprise,

est au bénéfice d'une formation qualitative supplémentaire. C'est ainsi que les acteurs se différencient et que le client peut choisir à quel prestataire de service il recourt.

Le sous-amendement Maurice Treboux est refusé par 44 voix contre 40 et 43 abstentions.

M. François Cardinaux (PLR) : — Je demande le vote nominal.

Cette demande est appuyée par au moins 20 membres.

Le président : — Celles et ceux qui soutiennent le sous-amendement Maurice Treboux votent oui ; celles et ceux qui le refusent votent non. Les abstentions sont possibles.

Au vote nominal, le sous-amendement Maurice Treboux est refusé par 64 voix contre 49 et 23 abstentions.

(Voir annexe en fin de séance.)

Le président : — Nous allons maintenant voter l'amendement de la commission créant un alinéa 1bis.

L'amendement de la commission est accepté par 113 voix contre 10 et 3 abstentions.

M. Pierre Zwahlen (IND) : — J'ai le plaisir de vous soumettre un amendement consistant en un nouvel alinéa 1^{er} à l'article 62e. Il est construit sur la même systématique que le reste de l'article 62e concernant les autorisations. Il s'agit de prendre en compte le fait que les taxis et les VTC utilisent de manière accrue le domaine public, puisqu'ils circulent et tournent parfois considérablement sur le territoire de notre canton. En ce sens, ils sont porteurs d'émissions de dioxyde de carbone qu'il importe aujourd'hui de limiter. Ainsi que je l'ai dit lors du débat d'entrée en matière, ma proposition est dans l'esprit du Plan d'action climat que prépare en ce moment le Conseil d'Etat et notamment le Département des transports et de l'environnement.

Il s'agit donc d'établir dans un règlement d'exécution les limites d'émission de CO₂ des véhicules destinés au transport de personnes. Au moment de l'autorisation, le requérant fournit à l'autorité compétente, c'est-à-dire du Département de l'économie, de l'innovation et des sports, ainsi que nous l'avons déjà précisé dans la loi, les données qui concernent les véhicules à l'état neuf qui servent au transport de personnes. Après la phase d'autorisation le requérant tient à disposition de la même autorité les documents qui attestent du respect de ces limitations. Le dispositif est simple, et pour parler un langage moins juridique, il s'agit de vérifier que les véhicules qui transportent des personnes ne dépassent pas une norme, que le Conseil d'Etat établira, qui pourrait être de 100 grammes de CO₂ par kilomètre, par exemple. Il appartiendra à la sagesse du gouvernement, dans le cadre de son Plan d'action climat, de fixer ces limites.

« **Art. 62e.** — Al. 1ter (nouveau) : *Le requérant fournit à l'autorité compétente la preuve que les taxis et les véhicules de transport avec chauffeur (VTC) respectent les limitations d'émissions de CO₂ établies dans le règlement d'exécution, au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur de la présente loi. Il tient ensuite à disposition de l'autorité compétente les documents attestant du respect de ces limitations.* »

M. François Cardinaux (PLR) : — A force de mettre de la législation sur la législation pour une législation, nous n'aurons plus de taxis ! Il faut simplement revenir aux vélos et ce sera mieux. Pour l'instant, nous sommes complètement à côté de la plaque ! Les lois fédérales nous indiquent les éléments qui concernent les voitures et il est inutile d'aller plus loin. Il ne faut pas chercher la petite bête ! Nous sommes dans un débat logique en ce qui concerne les personnes qui conduisent les véhicules. Quant aux véhicules eux-mêmes, ils ont des plaques et sont assurés en responsabilité civile. Je déclare mes intérêts : je suis agent général d'assurances. Alors quand même, n'allons pas encore plus loin.

Mme Léonore Porchet (VER) : — J'interviens afin de soutenir la proposition de notre collègue Pierre Zwahlen. En effet, je tiens à vous rappeler la période que nous vivons, de forte mobilisation pour le climat, de la part des jeunes en particulier, mais aussi de toute la population. Je vous appelle d'ailleurs toutes et tous qui vous plaigniez que les manifestations aient lieu la semaine, à venir samedi pour réclamer une politique plus cohérente en matière climatique. L'amendement Pierre Zwahlen va

particulièrement en ce sens. Il nous est tout à fait possible d'établir une législation plus stricte et plus claire, de manière à ce que les véhicules motorisés, de manière générale, polluent le moins possible.

Monsieur Cardinaux, je préférerais évidemment que nous voyagions tous à pied ou en vélo, mais ce n'est pas toujours possible et ce n'est pas à vous que je l'apprends. Par conséquent, édictons des règles pour rendre les transports les moins négatifs possible pour le climat. En ce sens, je vous invite à soutenir l'amendement Pierre Zwahlen.

M. Marc-Olivier Buffat (PLR) : — Par adoption de motif, comme on dit, je m'opposerai évidemment à cet amendement — ou sous-amendement. A mon avis, il présente également un risque considérable de ne pas être conforme à la Loi sur le marché intérieur, ainsi qu'aux règles qui régissent la liberté du commerce et de l'industrie. En cette matière, dire qu'il faut un trafic automobile respectueux de l'environnement est presque un oxymore. J'entendais, à la radio, un représentant d'un parti écologiste — je ne suis pas sûr qu'il était Suisse, d'ailleurs — qui disait : « transporter une personne ou deux personnes dans un véhicule qui pèse plus d'une tonne, c'est déjà une absurdité en soi ». Je ne suis pas du parti des écologistes et des Verts, mais j'ai trouvé la remarque assez pertinente. De toute façon, par essence — c'est le cas de le dire — le trafic automobile est polluant. Alors, pourquoi ne pas tirer des plans sur la comète, sur le trafic en véhicule électrique ou en mobylette électrique ?

Mais je ne vois pas en quoi et comment on peut appliquer ce que l'on nous propose. Nous avons déjà une ribambelle de voitures de location immatriculées AI — pour Appenzell Rhodes intérieures — c'est fou ce qu'il y a d'Appenzellois dans cette ville, tout à coup. Vous aurez aussi des chauffeurs de taxis AI, c'est-à-dire qu'ils auront tous passé par le canton d'Appenzell Rhodes intérieures, qui ne prévoira vraisemblablement aucun examen quelconque pour délivrer un permis de chauffeur de taxis, mais qui s'empressera d'immatriculer des véhicules contre lesquels nous ne pourrons pas lutter. Il s'agit d'une fausse bonne idée et je vous invite donc à rejeter l'amendement Pierre Zwahlen.

M. François Pointet (V'L) : — Une volonté d'influencer à la baisse l'émission de CO₂ est toujours bonne à prendre ! Le présent amendement donne simplement au Conseil d'Etat la possibilité d'avoir un levier d'influence intéressant. Les Verts libéraux soutiendront l'amendement Pierre Zwahlen.

M. Mathieu Blanc (PLR) : — Je renonce, car je rejoins les avis exprimés par mes collègues François Cardinaux et Marc-Olivier Buffat et je vous invite à refuser l'amendement Pierre Zwahlen.

M. Arnaud Bouverat (SOC) : — Le groupe socialiste soutiendra l'amendement Pierre Zwahlen. Le développement des taxis et VTC pourrait contredire la volonté de développement de transports publics, coordonnée par le Conseil d'Etat et soutenue par le Grand Conseil. Dans le contexte actuel, intégrer quelques préoccupations concernant le CO₂ dans la loi cantonale nous semble relever du bon sens.

M. Philippe Leuba, conseiller d'Etat : — En soi, cet amendement est évidemment louable dans la mesure où il vise à réduire les émissions de CO₂. Je crains pourtant qu'il relève plus du dogme, monsieur Bouverat, que d'une analyse concrète de la situation. Vous exigeriez des chauffeurs de taxi actuels — je ne parle même pas des VTC — qu'ils se départissent de leur véhicule, le cas échéant, ou du véhicule de leur entreprise, dans les trois ans qui suivent l'adoption de la législation. Alors, après avoir dit que c'était une fonction, un créneau économique qui rapportait peu, qui permettait de dégager peu de marge et donc de verser des salaires extrêmement faibles, il ne faut pas charger encore plus le bateau ! Je répète que nous avons une législation et que nous renforçons les exigences, mais on ne peut pas tout mélanger. Je ne crois pas que nous puissions faire peser sur une seule catégorie de conducteurs une obligation d'une telle nature, sans l'imposer à l'ensemble du parc automobile qui circule dans notre pays. Et je m'empresse de dire que les règlements régissant les émissions de CO₂ pour les véhicules automobile sont de compétence fédérale.

L'amendement Pierre Zwahlen est accepté par 70 voix contre 65 et 2 abstentions.

M. Marc-Olivier Buffat (PLR) : — Je demande un vote nominal.

Cette demande est appuyée par au moins 20 députés.

Le président : — Celles et ceux qui soutiennent l'amendement Pierre Zwahlen proposant un alinéa 1^{er} votent oui ; celles et ceux qui s'y opposent votent non. Les abstentions sont possibles.

Au vote nominal, l'amendement Pierre Zwahlen est accepté par 71 voix contre 65 et 1 abstention.

(Voir annexe en fin de séance.)

Mme Sonya Butera (SOC), rapportrice de majorité : — L'alinéa 2 vise à ce que les autorités compétentes puissent avoir en tout temps accès à l'information relative aux conditions d'octroi et à ce que les personnes qui bénéficient d'une autorisation cantonale les remplissent en tout temps. Notez que la deuxième phrase de cet alinéa veille à ce que le département puisse avoir accès à des informations normalement en mains des caisses cantonales de compensation. La commission unanime vous invite à accepter cet alinéa.

M. Mathieu Blanc (PLR) : — Je voudrais indiquer que cette disposition qui a suscité quelques questions, notamment en amont du débat, que l'autorité cantonale n'a pas pour vocation de vérifier si la personne remplit le statut de salarié ou d'indépendant, mais que cela repose sur des règles de droit fédéral. Toutefois, elle va devoir vérifier si le droit du travail est respecté et si la personne est bien inscrite auprès de l'AVS, en tant qu'indépendant ou de salarié. Par ailleurs, je ne voudrais pas qu'on croie que par le biais de cette disposition, le département — et je ne crois pas que cela soit son intention — soit en mesure de décider qu'à tel ou tel fournisseur de services soit accordée la compétence de définir si les personnes avec qui il contracte soient des salariés ou des indépendants, puisque cela découle de choix et de décisions qui devront être pris par le Tribunal des assurances sociales.

L'alinéa 2 est accepté à l'unanimité.

L'alinéa 3 est accepté à l'unanimité.

Mme Florence Bettschart-Narbel (PLR) : — La dernière phrase de l'alinéa nous pose problème. Je répète mes intérêts auprès de la Commission de la concurrence qui est chargée de vérifier l'application de la Loi fédérale sur le marché intérieur (LMI) tant pour la confédération, les cantons que les communes. Le but de la LMI consiste à ce que toute personne qui admet son siège ou son établissement en Suisse puisse accéder librement et non de manière discriminatoire au marché afin d'être en mesure d'y exercer une activité lucrative, ce sur tout le territoire suisse. La LMI vise à ce que quelqu'un qui s'installe dans l'un des cantons puisse ensuite avoir accès aux marchés des autres cantons sans restrictions particulières. Si dans certains cas, des restrictions avec des charges existent, certains buts, et en particulier le principe de proportionnalité décrit à l'article 3 de ladite loi, doivent être respectés. Par conséquent, après concertation avec la juriste en charge du dossier, nous proposons de modifier la fin de l'article. La modification correspondrait également à la pratique de la Commission de la concurrence. En outre, sans cela — et pour l'avoir vérifié avec le chef du secteur — cet alinéa pourrait être contraire à la LMI telle que l'interprète la Commission de la concurrence.

« **Art. 62e.** — Al. 4 : ...le département ~~veille (...)~~ ne peut imposer de restrictions contraires à l'art. 3, al. 2 LMI. »

M. Philippe Leuba, conseiller d'Etat : — Cela va peut-être vous étonner, mais je vous invite avec conviction à rejeter cet amendement. D'abord, parce que fixer dans la loi que le département ne peut pas violer le droit fédéral équivaut à sous-entendre que parfois il s'y emploie — ou, alors, nous devrions le préciser à toutes les dispositions. Vous êtes, tout comme l'administration, obligés de respecter le droit fédéral ; par conséquent, le département ne peut pas édicter des dispositions contraires à la LMI. Cela me paraît absurde de l'indiquer, puisque cela s'impose à nous. Vous avez juré — à la cathédrale pour les meilleurs d'entre vous ... je plaisante ! — de respecter le droit fédéral. Par conséquent, prévoir dans le droit cantonal que le droit fédéral s'impose relèverait de la tautologie.

Qu'avons-nous souhaité exprimer par l'alinéa 4 ? Lutter contre la possibilité du dumping injustifié, éviter que de petits malins choisissent d'obtenir l'autorisation dans un autre canton pour contourner les dispositions jugées pertinentes en matière d'assainissement du marché dans le canton de Vaud. Les dispositions d'assainissement du marché vaudois sont également imposées à ceux qui viennent de l'extérieur des frontières cantonales et qui ont obtenu, le cas échéant, d'autres autorisations, afin de

mettre tous ceux qui veulent faire du transport de personnes sur un pied d'égalité. Sans cela, vous discriminez les acteurs vaudois au détriment d'une concurrence saine, d'une part, et au détriment des acteurs qui mènent leur activité ou ont leur siège dans notre canton. Enfin, le texte de l'alinéa 4 n'a pas été soumis à la Commission de la concurrence, je vous le concède, mais soumis au Service juridique et législatif (S JL). Nous pouvons donc parfaitement nous fier aux juristes de la couronne qui ont validé ce texte y compris en regard des exigences du droit fédéral : si la Commission de concurrence a une utilité, le S JL a l'autorité.

M. Jean-Luc Chollet (UDC) : — Je m'étonne de la forme et non pas du fond : il me semblait qu'une loi ou un règlement indique ce qu'il faut faire, ce qui doit être fait, mais je n'ai jamais vu qu'on dise ce qu'il ne faut pas faire.

M. Mathieu Blanc (PLR) : — La fin de l'alinéa 4 pouvait laisser entendre que le canton possédait une marge de manœuvre particulière pour décider si une autorisation peut être accordée à une personne venant de l'extérieur, alors que le cadre fixé par l'article 3, alinéa 2 est extrêmement clair. Par conséquent, veiller à ce que les conditions manquantes soient remplies sans citer les exigences de la loi nous paraît une formulation problématique.

Par rapport à la remarque du Conseil d'Etat — pour lequel j'ai évidemment beaucoup de respect —, il me semble que la première phrase de l'alinéa 4 répète déjà ce qu'il conteste : « le département reconnaît les autorisations aux conditions du droit fédéral », il me semble que la mention du « aux conditions du droit fédéral » se limite à dire que nous allons respecter le droit fédéral. A titre personnel, je peux m'accommoder avec la première phrase de l'alinéa 4. Par conséquent, nous pourrions maintenir la première phrase et supprimer la seconde.

M. Philippe Leuba, conseiller d'Etat : — Je ne suis pas titulaire d'un brevet d'avocat ni avec thèse ni sans thèse, monsieur Buffat. Monsieur Blanc, je suis désolé, mais je ne suis pas d'accord avec vous. Si nous tenons compte de la première phrase « le département reconnaît les autorisations délivrées par un autre canton aux conditions du droit fédéral », cela suppose que si un canton délivrait des autorisations contraires au droit fédéral, alors ces autorisations ne seraient pas reconnues dans le canton de Vaud. En effet, nous ne pouvons pas reconnaître des autorisations délivrées par une autre entité qui violerait le droit fédéral. C'est ce qu'exprime l'alinéa 1 ; ce dernier est donc pleinement justifié, n'est pas tautologique et donc parfaitement légitime. Je vous recommande de rester au texte du Conseil d'Etat.

M. Jean Tschopp (SOC) : — En réalité, il me semble que cette disposition fait preuve d'une certaine cohérence par rapport à l'ensemble de la loi, car sont fixées dans cette dernière certaines conditions à respecter pour l'obtention de l'autorisation. Ces conditions ont plutôt été renforcées à l'issue des travaux de la commission, car y a été ajouté, en plus de l'affiliation aux assurances sociales et de l'affiliation à une assurance responsabilité civile des modèles de contrat ; ces derniers devant être soumis au droit suisse, nécessitant un for en Suisse. Toutes ces conditions impliquent une vérification, sans quoi la loi ne peut déployer ses effets. Si nous voulons combattre la très forte précarité constatée dans le marché actuel des taxis et VTC, alors nous devons nous donner les moyens à la Police du commerce de procéder à des contrôles. En modifiant cet article, cela me semble compliqué.

M. Marc-Olivier Buffat (PLR) : — En effet, si nous pouvons considérer cet amendement comme un peu tautologique je ne le considère pas toutefois comme totalement inutile. En outre, l'amendement que nous venons de voter me paraît précisément contraire à la LMI. Tout en prenant note du respect par le Conseil d'Etat du droit fédéral, je souhaite bonne chance à M. le conseiller d'Etat : lorsqu'il devra mettre en application l'amendement voté tout à l'heure par voie de règlement.

A ce sujet, j'aimerais beaucoup que, d'ici le deuxième débat, vous obteniez un avis de droit de l'excellent Service juridique et législatif (S JL) pour qu'il nous dise si, à son avis, l'amendement de notre collègue Zwahlen est conforme ou non à la LMI, parce que nous aurons besoin de ce guide dans le cadre du deuxième débat.

Enfin, en ce qui me concerne, je vous invite à voter l'amendement de Madame Bettschart, ce qui évitera un grand écart, dans le cas d'un deuxième débat, sur certains amendements effectivement contraires à la LMI.

M. Philippe Leuba, conseiller d'Etat : — Je remercie le député Buffat pour ses vœux ! Quant à l'avis de droit, nous saisissons, en effet, le SJL pour pouvoir, le cas échéant, vous éclairer sur le caractère conforme au droit fédéral de l'amendement relatif au CO₂ qui vient d'être voté. J'ai confiance en le parlement que reviendra à des positions plus raisonnables.

L'amendement Florence Bettschart-Narbel est refusé par 67 voix contre 52 et 8 abstentions.

M. Alexandre Berthoud (PLR) : — Je demande le vote nominal.

La demande est appuyée par au moins 20 députés.

Le président : — Celles et ceux qui soutiennent l'amendement Florence Bettschart-Narbel votent oui ; celles et ceux qui s'y opposent votent non. Les abstentions sont possibles.

(Voir annexe en fin de séance.)

Au vote nominal, l'amendement Florence Bettschart Narbel est refusé par 69 voix contre 59 et 4 abstentions.

Mme Sonya Butera (SOC), rapportrice de majorité : — Cet alinéa a été ajouté par la commission pratiquement unanime, avec une voix contre et une abstention. Au cours de nos débats, l'impossibilité d'identification des chauffeurs de taxi est apparue comme assez gênante pour la plupart des commissaires. En effet, un taxi possède un voyant lumineux distinct ; les commissaires ont exprimé un souci par rapport à l'inégalité de traitement, par exemple au moment de contrôles routiers en fin de soirée ou lors du transport de personnes. L'idée de la commission consistait à ce que les véhicules qui bénéficient d'une autorisation de VTC, sans pour autant être un taxi, doivent arborer un identifiant. La nature de cet identifiant serait définie par le gouvernement dans son règlement d'application. A sa quasi-unanimité, la commission vous recommande d'accepter cet article.

« **Art. 62e.** — *Al. 4bis (nouveau) : Les véhicules de transport avec chauffeur (VTC) arborent un identifiant.* »

L'amendement de la commission est accepté avec 1 avis contraire et 1 abstention.

L'alinéa 5 est accepté à l'unanimité.

M. Jean-Louis Radice (AdC) : — A la page 11 du rapport de la majorité de la commission, il est mentionné un débat relatif à l'alinéa 4 et à un amendement qu'on aurait souhaité lui opposer relatif à la mise en place d'un examen ou d'un contrôle destiné à conforter les compétences des chauffeurs, quels qu'ils soient. Finalement, cet amendement qui visait à remplacer l'alinéa 4 a été repoussé par la commission, toutefois, j'estime que ce dernier est d'intérêt puisque la formation reste au cœur de beaucoup de préoccupations professionnelles qui conforteraient le statut de chauffeur qu'il soit VTC ou non. Cette question mérite d'être débattue dans un cadre plus large que celui de la commission. Raison pour laquelle j'ai repris in extenso cet amendement qui ne m'appartient pas plus qu'à celui qui l'avait rédigé initialement.

« **Art. 62e.** — *Al. 6 (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.* »

M. Marc Vuilleumier (EàG), rapporteur de minorité : — Nous avons passablement parlé de formation lors de l'article précédent et je regrette un peu que M. le conseiller d'Etat, que je crois savoir attaché à la formation professionnelle caricature un petit peu notre position en disant notamment que nous avons envie de transformer les chauffeurs de taxi en docteurs en droit, une bien belle profession, par ailleurs ! La formation, comme indiqué dans le rapport de minorité, constitue un point essentiel, car relative à la reconnaissance d'une profession. Il s'agit également d'augmenter la qualité des prestations fournies aux usagers, mais aussi de considérer que les chauffeurs de taxi ne sont pas simplement des gens qui adoptent cette profession, car ne savent pas quoi faire d'autre, mais qui la choisissent pour ses avantages. Compte tenu du nombre de chauffeurs de taxi qui exercent dans notre canton, une formation élémentaire ne m'apparaît pas comme un luxe ; a fortiori, il ne s'agit pas de suivre 12 ans d'études, mais d'une formation relative à la conduite écologique, le cadre légal, le code

de la route. En outre, de nombreux chauffeurs de taxi sont confrontés à des problèmes difficiles avec des usagers présentant, par exemple, des problèmes d'alcool et de comportement. Par conséquent, une formation dans ce domaine n'est pas inutile, garante de qualité.

Enfin, nier le besoin de formation ou de contraintes équivaut — et je pense que c'est une des principales critiques adressées à ce projet — à ce que souhaite le grand acteur, dont je n'ai jamais prononcé le nom, me refusant à toute publicité. En effet, la précarité va de pair avec l'absence de formation et nous considérons que chauffeur de taxi est un vrai métier. Par conséquent, je vous demande d'accepter cet amendement.

M. Mathieu Blanc (PLR) : — Le texte que nous avons déposé à l'époque avec mon collègue Buffat visait justement à prendre en considération les différentes catégories de taxi, certains qui allaient user du domaine public de façon accrue et auxquels on pouvait soumettre un certain nombre d'exigences complémentaires vu leur statut particulier, et puis une autre catégorie, les chauffeurs VTC qui devaient effectivement au minimum — alors que ce n'était pas le cas à l'époque — bénéficier d'un permis de chauffeur professionnel attestant de certaines compétences. Un permis accessible seulement après une période minimum et un examen complémentaire prouvant les compétences de conduite, par exemple. C'est le raisonnement sur lequel nous nous sommes fondés pour dire qu'il ne fallait pas aller au-delà d'exigences minimales, dans le respect d'une concurrence loyale et saine, sur l'entier du territoire Suisse.

Vous savez sans doute qu'au niveau fédéral un certain nombre de propositions ont été énoncées pour une libéralisation accrue de ces questions. Au niveau vaudois, vouloir adopter des règles qui vont au-delà du minimum attendu d'un chauffeur de taxi et de revenir au permis de chauffeur professionnel ne nous semble pas loyal du point de vue de la concurrence et vis-à-vis de tous les chauffeurs.

Enfin, exiger des connaissances linguistiques, topographiques et touristiques nous apparaît aller au-delà de ce qui est nécessaire pour le bon exercice de cette profession et je vous invite, par conséquent, à rejeter clairement cet amendement.

M. Arnaud Bouverat (SOC) : — Nous ne voulons pas des guides patentés trilingues qui soient capables de nous livrer un bref historique de l'histoire vaudoise lors d'un parcours en taxi ou en VTC. Nous ne souhaitons pas des juristes — ou peut être pire pour vous — des syndicalistes, ni des géographes certifiés, ou des docteurs de la conduite écologique. Alors, que voulons-nous par cet examen ? La garantie que les chauffeurs engagés sur le territoire puissent parler français, ce qui est déjà un défi compte tenu de la précarité de la population des chauffeurs, une certaine sécurité routière ainsi que des prestations. Ensuite, nous souhaitons que les chauffeurs puissent connaître leurs droits, mais aussi leurs devoirs.

A l'heure actuelle, le B 121 ne spécifie absolument aucune connaissance du cadre légal vaudois et encore moins d'un éventuel cadre réglementaire communal ou intercommunal. Il est aussi important que les chauffeurs possèdent quelques connaissances topographiques et ne soient pas rivés au GPS, car la seconde cause des accidents, après le fait de parler avec le passager, est imputable au fait d'accorder son attention aux appareils électroniques, notamment le GPS. Bien entendu, en tant que touristes, nous sommes totalement dépendants de ce type d'appareil dans des lieux inconnus ; mais lorsqu'il s'agit d'une activité rémunératrice, être rivé à ce type d'appareil à longueur de journée me paraît fort risqué. Nous devons par conséquent adopter des dispositions plus cadrantes.

Enfin, l'amendement de M. Zwahlen a amené le souci écologique et j'espère qu'il sera confirmé. L'examen prévoit une disposition sur la formation à la conduite écologique et nous pouvons aussi être sensibilisés au recours à des véhicules plus écologiques. Ce serait l'occasion de responsabiliser les chauffeurs par rapport aux questions climatiques. Il est également important de signaler que la disposition conclusive de cet amendement permet, d'une part, de reconnaître d'éventuelles formations déjà suivies par le passé, notamment des cours subventionnés par le canton destinés à des personnes d'origine étrangère en matière d'intégration. Dès lors, un nouvel examen ne serait pas nécessaire. L'amendement, tel que rédigé, n'empêche nullement une proportionnalité entre un chauffeur de taxi qui pourrait être soumis à davantage d'obligations et un chauffeur de VTC. Toutefois, exclure totalement le chauffeur VTC de toute connaissance de ses droits serait irresponsable, puisqu'à l'heure

actuelle la majorité des infractions sont commises dans ce domaine, infractions attestées par les statistiques de police livrées à ce plénum en introduction de débats.

Enfin, j'espère que vous réserverez un bon accueil à cette disposition tout en vous souvenant que la compétence de rédaction de règlement incombe au Conseil d'Etat. Je pense que ceux qui craindraient des règles trop chicanières peuvent dormir tranquilles, compte tenu des propos de M. le conseiller d'Etat.

M. François Cardinaux (PLR) : — Je pense que nous atteignons l'irréel le plus complet, quand on nous propose un amendement, alors qu'il serait beaucoup plus simple de dire qu'à la naissance il y a des gens qui suivront une école spéciale et qui seront dès le départ désignés comme les futurs chauffeurs de taxi et que ceux-ci suivent tout... ! En réalité, ce que vous demandez revient à ce que nous faisons tous, c'est-à-dire suivre une école, savoir à peu près ce qu'est la géographie, essayer d'être écologiste dans nos déplacements... Par conséquent, je pense que cet amendement relève d'une inutilité complète. J'ajouterai que non seulement cela est inutile, mais même dangereux, puisque si nous acceptons cet amendement, il sera également applicable aux chauffeurs de camion. En réalité, nous allons durcir une loi, alors qu'aujourd'hui la situation est tout à fait honorable. Je remercie notre gouvernement de nous avoir préparé un texte tout à fait normal.

M. François Pointet (V'L) : — Comme dit tout à l'heure sur un autre amendement : oui, mais ! Nous considérons qu'il faut rester au niveau des taxis, à savoir au niveau des associations de communes, car ce sont elles qui peuvent décider. Aujourd'hui, nous parlons beaucoup de langues ; demander de parler français exclut tous les chauffeurs de VTC venus d'outre Sarine, et qui, par hasard, n'auraient pas de connaissances en français. Je vous laisse seuls juges de notre réaction si l'inverse était vrai. Les Vert'libéraux ne soutiendront pas cet amendement.

M. Marc-Olivier Buffat (PLR) : — Vous savez déjà ce que je pense de ce type d'amendement... et je n'aimerais pas me limiter à souhaiter bonne chance à notre Conseil d'Etat : j'aimerais plutôt lui exprimer toute ma compassion, lorsqu'il devra mettre en œuvre le règlement dont on ne nous dit pas s'il aura un effet rétroactif ou pas. Du point de vue de l'égalité de traitement, j'imagine plutôt que oui. Les chauffeurs actuels devront repasser l'examen, ce dont ils doivent se réjouir. Je pense que cet amendement devrait être complété pour que les chauffeurs bénéficient aussi de cours de gestion de conflits... Vous pouvez imaginer aisément la scène qui va immanquable se produire dans un taxi, puisque le passager possède de toute façon son propre GPS... alors, quand le chauffeur ne regarde pas son GPS — puisqu'on nous dit qu'il ne faut pas être rivé sur cet instrument — inévitablement, un passager s'étonnera que le chauffeur n'emprunte pas l'itinéraire que son propre GPS indique. Il s'agira alors de s'expliquer avec le chauffeur pour déterminer si cela est la bonne direction. Quant à la conduite écologique, cela méritera sans doute une thèse, monsieur le conseiller d'Etat, parce qu'on peut se demander si le chauffeur procédera à un détour pour privilégier un axe avec plus de feux verts ou comportant moins de montées si nous sommes à Lausanne, parce que plus écologique que le chemin en ligne droite ! Je ne vois pas comment ce type de réglementation peut être mis en application, à supposer même que cela soit conforme à la législation fédérale, ce qui à mon avis, n'est pas le cas.

M. Jean Tschopp (SOC) : — J'ai revu dernièrement le film *Taxi Driver* avec Robert de Niro et Jodie Foster, dont c'est le premier film (*réactions*). A un moment donné, Travis — Robert de Niro dans le film — se confie et dit : « on peut tout faire dans un taxi, on peut transformer un taxi en chambre d'hôtel, on peut le mettre dans une situation gênante, au fond un chauffeur de taxi ça n'existe pas ». En réalité, j'ai la conviction inverse : c'est le cœur du débat. Si chauffeur de taxi n'est pas un métier, alors nul besoin de le certifier par un examen ou par une attestation de connaissance. Souffrez que certains métiers nécessitent plus de formation que d'autres, mais certains sont confrontés à une forte concurrence et doivent être défendus comme tels !

La relecture du programme de législature m'indique les propos suivants tirés du chapitre 1.1 « renforcer la formation professionnelle et la certification des acquis professionnels ». Je me demande pourquoi vous vous déchaînez contre une attestation ou un examen qui garantirait finalement un minimum de sécurité pour la clientèle. Je me demande bien ce que cela peut revêtir d'insupportable.

Je rappelle au passage que dans le canton de Genève cet examen existe et que ce n'est pas pour autant qu'une thèse de doctorat est nécessaire pour devenir chauffeur de taxi. A contrario, si ce n'est pas prévu dans le canton que va-t-il se passer ? Est-ce que ça signifiera que nous aurons toute la main-d'œuvre qui a échoué l'examen genevois — encore plus précarisée que celle qui existe actuellement — qui se précipitera dans le canton de Vaud ?

C'est la réalité d'une précarité renforcée à laquelle nous nous confronterons si nous ne prévoyons pas d'examen d'attestation. En 2019, la réalité de la Suisse romande, de l'arc lémanique, de la région Vaud-Genève. Elle forme un tout et il n'existe pas de frontières infranchissables au moment où l'on passe la Versoix. Posséder un espace économique cohérent avec des règles proches fait partie de l'exposé des motifs. Si nous prévoyons l'inverse de ce qui est prévu dans le canton de Genève, alors il faudra expliquer pourquoi nous bradons les conditions d'exercice de la profession.

Enfin, les connaissances demandées sont tout à fait proportionnées, n'ont rien de délirant, et permettent d'exercer la profession dans des conditions acceptables. Ainsi, je ne pense pas qu'il incombe à l'Etat de mettre sur pied un examen de ce type, mais qu'il faut plutôt associer les partenaires sociaux, les associations professionnelles compétentes qui s'y emploient déjà, d'ailleurs, dans d'autres secteurs d'activité. Je vous recommande de soutenir l'amendement Radice.

M. Maurice Neyroud (PLR) : — Je ne comprends pas du tout cet amendement ; dans le fond, si nous acceptons cet amendement, imaginons que je sois étranger que je connaisse mal la langue, je peux à la rigueur devenir réceptionniste dans un hôtel, serveur dans un restaurant, soignant au CHUV ou à la rigueur avoir un cabinet de médecin, mais non être chauffeur de taxi. Pour moi cela est aberrant. Je vous conseille de refuser cet amendement.

M. Andreas Wüthrich (VER) : — J'ai déjà eu l'occasion aujourd'hui de plaider pour cet amendement et j'aimerais revenir sur un point de ce dernier qui tient à cœur de mon groupe : la conduite écologique. J'ai moi-même possédé un véhicule qui était très gourmand en benzine et après avoir appliqué quelques points relatifs à la conduite écologique, j'ai pu diminuer la consommation de 4 litres par 100 kilomètres. Nous avons voté l'amendement de M. Zwahlen visant à limiter le CO₂, je propose que nous accordions du poids à cet examen qui n'implique pas d'immenses apprentissages.

M. Jean-Rémy Chevalley (PLR) : — Le Conseil d'Etat nous propose une loi qui nous permet de supprimer la distorsion actuelle qui existe entre les taxis traditionnels et la société Uber. Toutefois, avec tout ce qu'on veut lui adjoindre, cette loi deviendra à peu près inapplicable. A la place de soutenir les chauffeurs de taxi traditionnels, nous faisons exactement l'inverse. Reposons les pieds sur terre et allons de l'avant avec le texte proposé par le Conseil d'Etat. Il faut absolument refuser ces amendements utopistes.

Mme Valérie Induni (SOC) : — Lors de la rencontre avec les groupes, il se trouve que les chauffeurs de taxi eux-mêmes ont fait part de leur demande de formation dans un certain nombre de domaines : il ne s'agit donc pas de leur imposer quelque chose de nouveau. Cette nécessité de formation existe dans la loi genevoise entrée en vigueur en 2017, visiblement conforme au droit fédéral. Nous ne nous opposons donc pas à la profession de chauffeur de taxi ; au contraire, nous relayons une de leurs demandes.

M. Arnaud Bouverat (SOC) : — Plusieurs exemples de professions ont été cités, la restauration ou la santé, comme ne nécessitant pas de compétences linguistiques ; or, dans ces branches, comme dans celles du nettoyage, justement, les partenaires sociaux ont mis en place des formations paritaires ou patronales pour garantir la bonne formation, notamment linguistique, mais pas seulement, d'autres compétences essentielles pour exercer le métier.

Je sens rarement un mépris aussi grand par rapport à une activité et des formations tout à fait essentielles permettant aussi la reconnaissance des compétences acquises. Il s'agit souvent, d'ailleurs, d'un premier tremplin, d'un moteur d'intégration, par exemple, pour les personnes émigrées. S'acharner contre des propositions minimales qui sont déjà mises en place dans d'autres branches me paraît contre-productif.

Il existe un problème dans cette branche : la très faible organisation des personnes touchées et l'absence d'une organisation patronale dont les patrons, y compris chez les indépendants, soulignent

l'importance. Le meilleur moyen pour qu'on cesse de parler négativement de leur métier consiste en une formation validée par un examen. A l'heure actuelle, à Genève, ce sont 90 % des candidats qui réussissent l'examen et il est déjà arrivé que les 10 % restant se retrouvent dans le canton de Vaud.

M. Marc Vuilleumier (EàG), rapporteur de minorité : — M. Neyroud me tend la perche ! Pour moi qui ai fait l'essentiel de ma carrière dans le médico-social, nous avons les mêmes discussions avec les aides-soignantes souvent issues de l'émigration qui travaillaient sans formation aucune. L'Etat a imposé une formation minimale sous la forme des cours Croix-Rouge. Ces personnes ont été heureuses de recevoir une formation — souvent d'ailleurs la première de leur vie — et une attestation, une reconnaissance sociale et salariale. Aujourd'hui, des aides-soignantes qui travailleraient au CHUV sans formation n'existent pratiquement plus.

J'aimerais aussi rappeler qu'il s'agit de différencier les taxis A des VTC. Aujourd'hui, dans la région lausannoise, des examens existent par rapport aux connaissances topographiques et cela ne crée aucun problème. La loi prévoyant que les candidats soient au bénéfice d'une autorisation cantonale, il est donc parfaitement normal que les exigences soient identiques pour les uns et pour les autres.

M. Philippe Leuba, conseiller d'Etat : — Je partage une valeur avec M. Vuilleumier, Tschopp et Bouverat, mais je n'en tire pas du tout les mêmes conclusions. Où voyez-vous le mépris ? Qui dans cette salle a exprimé du mépris pour la profession de chauffeur de taxi ou pour celle de VTC ? Ce n'est pas parce que vous n'exigez pas un examen, que vous ne reconnaissez pas la qualité du métier exercé ! C'est sur ce point que nous divergeons. Pour vous seuls les titres comptent ! Pour moi, et vraisemblablement pour un certain nombre de gens dans cet hémicycle, ce n'est pas le brevet qui fait l'homme ni le métier ni qui génère la reconnaissance. C'est l'exercice concret de la profession, la qualité avec laquelle on exerce son métier, que l'on soit breveté ou non.

Je ne veux pas d'un marché du travail qui exclue ceux qui n'ont pas un seul titre, mais un marché du travail qui prend en compte l'ensemble de la population et qui lui donne des perspectives, et pas seulement à ceux dont l'intelligence permet de passer un examen. Il y a des gens infiniment intelligents, des personnalités riches qui exercent des métiers de manière consciencieuse sans titre. Monsieur Vuilleumier, vous parlez du personnel médico-social ; je connais dans la prise en charge des enfants, des personnes issues de l'émigration qui n'ont pas pu continuer à œuvrer en tant que maman de jour, car elles n'arrivaient pas à obtenir le certificat nécessaire ou à remplir les démarches administratives nécessaires, et à qui j'avais confié mes enfants. Dieu sait si je tiens à mes enfants ! Mais je ne suis pas de ceux qui considèrent qu'un métier n'est pas reconnu s'il n'est pas sanctionné par un brevet ou par un titre.

Monsieur Bouverat, quant à l'aspect d'intégration, cela fait partie de mon département, et Dieu sait si j'y tiens. Elle passe par l'accès au monde du travail, d'abord. Si vous multipliez les barrières et les exigences pour accéder au monde du travail, vous isolez les personnes au départ ! Vous leur interdisez de bénéficier d'un facteur d'intégration. Et nous luttons contre cela. On ne peut pas considérer qu'avant d'exercer un quelconque métier il faille commencer par réussir un examen. Ce n'est pas une conception qui est celle de notre société. Il y a différentes formes d'intelligence et de qualités humaines et professionnelles et ce n'est pas toujours la théorie qui permet de consacrer l'engagement professionnel des uns ou des autres.

L'amendement proposé va beaucoup trop loin et je n'admettrai pas que dans ce parlement on dise que le projet de loi tel qu'il émane du Conseil d'Etat, d'abord, puis de la commission ensuite, manifeste un mépris pour la profession de chauffeur de taxi, car c'est exactement le contraire. Nous avons estimé les endroits où des examens étaient nécessaires, notamment en termes de détention du permis de conduire professionnel. Pourquoi limiter les exigences ? Parce que, justement, il existe une limite à tout. Vous ne pouvez pas considérer que plus vous en faites plus votre projet de loi est bon. Nous avons fixé des limites, lorsqu'elles sont indispensables, notamment pour la sécurité et l'égalité, et nous n'allons pas au-delà parce nous gardons également le souci de permettre à un certain nombre de gens qui n'ont pas forcément de facilités sur le plan théorique à pouvoir accéder au monde du travail, parce que cela relève de leur intérêt et de celui de l'ensemble de la société. (*Applaudissements.*)

Mme Valérie Induni (SOC) : — Permettez-moi, monsieur le Conseiller d'Etat, de prendre la parole après vous, mais les bras m'en tombent (*réactions*) lorsque j'entends remettre en question la

certification qui me semblait être une mesure phare du programme de législature. La certification existe non pas pour mettre des bâtons dans les roues des gens ou les dénigrer, mais au contraire pour leur donner des outils et une vie professionnelle complète. La certification n'est peut-être pas utile, lorsque vous avez 18 ans et que vous êtes en pleine forme et que vous allez trouver un petit boulot... mais le temps vous rattrape et le jour où vous avez un problème de santé, ou que vous êtes un petit peu plus âgé, lorsque vous vous présentez quelque part sans titre — quelque titre que ce soit d'ailleurs — vous êtes dans une grande difficulté. C'est cette politique de formation, tout au long de la vie, qui est aujourd'hui remise en question et de surcroît avec des applaudissements ! Sans parler uniquement des taxis, on ne peut pas simplement rester les bras croisés à entendre un tel discours. A chaque fois que cela est possible, je pense qu'il faut offrir des possibilités de formation aux gens, et c'est dans ce sens que va l'amendement. (*Applaudissements.*)

M. Philippe Leuba, conseiller d'Etat : — Madame Induni, ce n'est pas du tout ce que j'ai dit ! Il y a une nuance, et j'espère que vous pouvez la percevoir, entre ce qui est de favoriser la formation professionnelle et la formation continue et la position qui consiste à dire si vous ne réussissez pas d'examens vous n'avez pas accès à la profession. C'est contre cet aspect que je me bats, non pas contre la formation au cours de la carrière, pas du tout, mais plutôt contre le fait qu'on dise : « mon cher ami, tu n'as pas réussi un examen théorique, tu ne travailleras pas ! ». Je m'élève contre ce point.. Le fait d'exiger au début des carrières, avant d'en entamer une, un certain nombre de titres éloigne les gens du marché du travail. Cela n'a strictement rien à voir avec la formation professionnelle et la formation continue.

M. Arnaud Bouverat (SOC) : — Des derniers propos de M. le conseiller d'Etat, je comprends qu'une formation qui serait donnée après un délai butoir, par exemple après un délai de deux ans, ne poserait pas de problème, puisque ces personnes auraient la possibilité d'exercer la profession, de suivre les premiers cours et puis d'être certifié après une certaine période. Si c'est le compromis que vous nous proposez, alors je le saisis d'emblée, et j'espère que vous pourrez aussi souscrire à cette proposition.

M. Philippe Leuba, conseiller d'Etat : — Sur les éléments qui sont indispensables à l'exercice de cette profession, je pense notamment au fait d'être bénéficiaire d'un permis de conduire professionnel ; on ne transige pas sur ce point, c'est indispensable. Ensuite, bien entendu que la formation continue doit être favorisée, mais je m'oppose à ce qu'elle devienne une condition à l'exercice du métier. Nous devons favoriser la formation professionnelle, mais si celle-ci ne débouche pas sur une reconnaissance, cela ne doit pas amener à la perte de l'emploi, ou à sa non-accessibilité. C'est là que nous divergeons. Je suis favorable à la formation professionnelle, mais je ne veux pas que parce que vous n'avez pas réussi un examen, ou parce que vous n'avez pas réussi un examen au cours de votre formation, que vous soyez exclu de ce type de formation. C'est contre cela que je me bats.

M. Jérôme Christen (AdC) : — J'entends bien le discours du chef du département. Il faut offrir cette alternative à des gens sans qualifications, qui ont des difficultés à s'intégrer dans le marché du travail. Beaucoup de petits métiers ne nécessitent pas forcément une qualification — ou une qualification relativement minimale — et il faut pouvoir les laisser travailler. C'est dans ce sens que j'ai compris les propos du chef du département.

Mme Claire Attinger Doepper (SOC) : — Je me demande de quelle manière M. le conseiller d'Etat accepterait de donner un permis de conduire à un candidat qui n'aurait pas passé son théorique, par exemple. S'il a son permis de conduire, cela signifie qu'il a les compétences et les capacités de passer un examen. On peut donc imaginer que pour la suite, il pourra aussi montrer ses compétences pour aller plus loin.

M. Jean-Daniel Carrard (PLR) : — On entend bien la volonté de formation et de préservation de la profession de chauffeur de taxi. Mais cette profession est tout de même un peu particulière ; car il n'y a pas de formation particulière, pas d'études si ce n'est le permis, c'est donc une profession qui permet à une certaine catégorie de personnes de pouvoir avoir un emploi. Je considère qu'il ne faut pas mettre la barre trop haut, car nous allons priver une certaine catégorie. Nous ne pouvons avoir de certifications pour tout, et certains emplois sont plus simples que d'autres et on ne doit pas être obligé de posséder des titres pour pouvoir travailler. C'est certain qu'il faut assurer une certaine sécurité, je

pense que les conditions qui font qu'on peut être chauffeur de taxi sont suffisantes, mais l'exigence contenue dans l'amendement me semble extrêmement haute et va priver toute une catégorie de pouvoir exercer et cela m'a l'air d'être une fausse bonne idée.

M. Stéphane Masson (PLR) : — Dans une économie socio-libérale soumise à la loi du marché, je pense qu'il n'y a pas de contradictions entre permettre à des gens d'exercer une profession — pour peu qu'ils réunissent certaines conditions indispensables — et admettre que des chauffeurs de taxi pourraient se confronter à exigences plus élevées. On pourrait très bien imaginer — tout en refusant cet amendement, ce que je vous invite à faire — de permettre à un large éventail de la population d'être chauffeur, à travers un système tel qu'Uber, par exemple, et puis d'un autre côté, on pourrait imaginer une coexistence avec des chauffeurs de taxi qui eux-mêmes pourraient s'autoréguler, puisqu'ils semblent le désirer, imaginer un examen de façon à ce que l'utilisateur puisse se choisir en fonction de ses besoins. Pour ma part, cela m'est arrivé de faire le choix d'opter pour un chauffeur de taxi, car je n'étais pas sûr de mon itinéraire. En d'autres termes, je pense qu'en refusant cet amendement, nous respectons l'esprit de la loi et trouvons un bon compromis.

M. Arnaud Bouverat (SOC) : — D'abord sur une question de principe, je ne pense pas qu'il y ait de petits métiers. Et je considère que c'est fort de la conscience de cet état de fait, que nous devrions aborder les débats parlementaires qui concernent une population de travailleurs particulièrement précaire, soient-ils indépendants ou salariés ou dans des solutions de salariat mixtes, locataires de services ou autres, encore plus précaires. Dans la réflexion qui sous-tend cet amendement — et n'y voyez pas des exigences pléthoriques —, il existe une volonté de garantir un socle d'information aux chauffeurs et conducteurs de VTC pour leur permettre d'exercer correctement leur métier. Un socle de base. Et dans un métier précaire avec un développement massif du travail au gris et au noir, il en va de notre responsabilité de législateur de prévoir quelque chose.

Monsieur Masson, s'il y avait eu l'opportunité d'une autorégulation jusqu'ici, je vous assure que les chauffeurs de taxi l'auraient saisie. Mais, monsieur Masson, le marché est détruit ! Il est détruit avec des tarifs à dix balles de l'heure ! Et vous voulez avec ça introduire une dynamique de respect des lois et de formation dans la branche... Non ! Cela ne va pas se faire tout seul ! Soit nous prenons nos responsabilités de législateurs, soit la situation va continuer à s'aggraver et nous ne le souhaitons pas.

Il me semblait qu'il existait un constat partagé sur les problèmes de la branche, comme M. Blanc l'a dit en ouverture des débats. Cela impose certaines réactions. Ne venez pas ici dire que nous sommes en train de créer des diplômes ou des barrières, parce que les chauffeurs de taxi souhaitent une reconnaissance minimale, des garanties que leurs collègues aussi ne fassent pas du travail au noir si eux ne le font pas. Nous obtiendrons ces garanties minimales grâce à une formation et à un petit examen.

Je m'occupe de branches qui sont aussi peu qualifiées sans formation professionnelle continue, avec un brevet fédéral, mais pas de formation de base, notamment dans la sécurité privée. Qu'on ne vienne pas me dire que les obligations concordataires ont introduit des limitations pour l'activité du personnel ! Elles ont introduit un minimum de dynamique formatrice qui aujourd'hui n'existe même pas dans les taxis et dans les VTC. C'est la seule chose que nous voulons.

M. Mathieu Blanc (PLR) : — Je respecte les convictions de M. Bouverat et des autres personnes qui sont intervenues pour dire qu'elles estiment que cet examen permet de valoriser la branche. Mais dire que la loi va tout casser et que plus rien ne fonctionnera me semble exagéré. La question du travail au noir, par exemple, est réglée par la loi qui vous est soumise. Le problème qui était surtout perçu et qui faisait l'objet de différentes interventions politiques dans les médias était notamment lié au fait du système UberPop. C'est bel et bien le système auquel la loi veut maintenant mettre fin en exigeant le permis professionnel. En sus, lors des travaux de commission, ce côté de l'hémicycle a consenti des efforts, tout comme vous d'ailleurs, pour la rédaction d'amendements demandant le respect des dispositions du droit du travail, l'assujettissement à l'AVS, ce pour éviter les conditions déloyales que vous décrivez. Pour l'usage accru du domaine public, les communes restent compétentes, comme le disait notre collègue Pointet, pour aller au-delà, si elles le souhaitent. Pour les VTC, nous estimons que nul besoin n'existe d'aller au-delà des exigences minimales.

M. Marc Vuilleumier (EàG), rapporteur de minorité : — Au sein de l'association lausannoise qui gère beaucoup de chauffeurs, il existe une formation dédiée aux chauffeurs avant l'octroi de l'autorisation — d'ailleurs souvent dispensée par d'autres chauffeurs de taxi. Ensuite a lieu un examen sans que les gens pensent qu'ils sont en train de préparer une thèse de doctorat ! C'est une manière pour l'autorité de s'assurer que les services donnés à la population sont garants de qualité. Je ne pense pas que l'association lausannoise va cesser cette procédure. Ainsi, nous aurions sur le marché des chauffeurs de taxi avec une formation, des chauffeurs VTC sans formation : une forme de distorsion de concurrence.

M. Mathieu Blanc (PLR) : — M. Vuilleumier sait que depuis qu'il a quitté la présidence du comité de direction, que des textes ont été déposés, notamment par votre serviteur, pour demander d'alléger les exigences du règlement de l'association intercommunale de Lausanne et de laisser de côté l'examen topographique qui ne nous semblait plus pertinent. C'est une voie qu'examine l'association intercommunale qui a d'ailleurs fait mettre en œuvre des dispositions permettant, pendant une période transitoire, et jusqu'à l'adoption de la nouvelle loi cantonale, d'éviter, à certaines conditions, en particulier l'examen topographique ou d'autres connaissances qui ne semblaient plus nécessaires.

L'amendement Jean-Louis Radice est refusé par 74 voix contre 60.

L'article 62e, amendé, est refusé par 53 voix contre 42 et 36 abstentions.

Mme Sonya Butera (SOC), rapportrice de majorité : — En tant que président et rapportrice de la commission qui a traité cet article et au sujet duquel l'ensemble de la commission est intervenu de façon assez constructive et compte tenu du temps que nous y avons passé, je demande le vote nominal.

Cette demande est appuyée par au moins 20 députés.

Le président : — Celles et ceux qui soutiennent l'article 62e amendé votent oui, celles et ceux qui s'y opposent votent non, les abstentions sont possibles.

(Voir annexe en fin de séance.)

Au vote nominal, l'article 62e, amendé, est accepté par 81 voix contre 40 et 13 abstentions.

Le débat est interrompu.

La séance est levée à 17 heures.

Titre de la séance: ODJ_2019-01-29_09-30

Date	29.01.2019
Début	11:20:52
Fin	11:21:13
Type de vote	Vote 1 sur 3
Qui peut participer au vote ?	Uniquement les participants possédant un badge
Options de secret	Niveau global : Participants Niveau individuel : Participants
Sujet de l'ordre du jour	Point de vote 19.1 18_PET_022, conclusions de la comm. (prise en considération de la pétition), appel nominal
Description	

Résultat

[+] Oui	74/74
[0] abst.	10/10
[-] Non	56/56
Total des votants (participants/ pondération)	140/140
Total des non-votants (participants/ pondération)	1/1
Disposant du droit de vote (participants/ pondération)	141/141

Conclusion du vote

+ Oui

ID	Titre	Nom	Groupe	Procuration par	Choix de vote	Pondération
139		Christen Jérôme	AdC		Oui[+]	1
140		Fuchs Circé	AdC		Oui[+]	1
142		Marion Axel	AdC		abst.[0]	1
143		Radice Jean-Louis	AdC		Oui[+]	1
3		Buclin Hadrien	EàG		Oui[+]	1
6		Dolivo Jean-Michel	EàG		Oui[+]	1
5		Keller Vincent	EàG		Oui[+]	1
4		Luccarini Yvan	EàG		Oui[+]	1
2		Vuilleumier Marc	EàG		Oui[+]	1

Titre de la séance: ODJ_2019-01-29_09-30

80	Zwahlen Pierre	IND	Oui[+]	1
108	Aschwanden Sergei	PLR	Non[-]	1
96	Berthoud Alexandre	PLR	Non[-]	1
70	Bettschart-Narbel Florence	PLR	Non[-]	1
74	Bezençon Jean-Luc	PLR	Non[-]	1
66	Blanc Mathieu	PLR	Non[-]	1
90	Bolay Guy-Philippe	PLR	Non[-]	1
72	Bovay Alain	PLR	Non[-]	1
68	Buffat Marc-Olivier	PLR	Non[-]	1
128	Byrne Garelli Josephine	PLR	abst.[0]	1
116	Cachin Jean-François	PLR	Non[-]	1
135	Cardinaux François	PLR	Non[-]	1
76	Carrard Jean-Daniel	PLR	Non[-]	1
109	Chevalley Christine	PLR	abst.[0]	1
94	Chevalley Jean-Rémy	PLR	Non[-]	1
144	Cornamusaz Philippe	PLR	Oui[+]	1
89	Creteigny Laurence	PLR	Non[-]	1
107	Croci Torti Nicolas	PLR	abst.[0]	1
87	Devaud Grégory	PLR	Non[-]	1
113	Develey Daniel	PLR	Non[-]	1
147	Dubois Carole	PLR	Non[-]	1
129	Gaudard Guy	PLR	Oui[+]	1
131	Gay Maurice	PLR	Non[-]	1
148	Genton Jean-Marc	PLR	Non[-]	1
93	Germain Philippe	PLR	Non[-]	1
145	Gross Florence	PLR	Non[-]	1
165	Jaquier Rémy	PLR		1
110	Labouchère Catherine	PLR	Non[-]	1
150	Masson Stéphane	PLR	abst.[0]	1
114	Matter Claude	PLR	Non[-]	1
71	Meienberger Daniel	PLR	Non[-]	1
44	Mojon Gérard	PLR	Non[-]	1
134	Mottier Pierre-François	PLR	Non[-]	1
75	Neyroud Maurice	PLR	Non[-]	1
133	Petermann Olivier	PLR	Oui[+]	1
149	Rezso Stéphane	PLR	Non[-]	1
130	Romanens Pierre-André	PLR	Non[-]	1

Titre de la séance: ODJ_2019-01-29_09-30

45	Roulet-Grin Pierrette	PLR	abst.[0]	1
92	Ruch Daniel	PLR	Oui[+]	1
91	Schelker Carole	PLR	Non[-]	1
132	Simonin Patrick	PLR	abst.[0]	1
146	Sonnay Eric	PLR	Non[-]	1
112	Suter Nicolas	PLR	Non[-]	1
73	Volet Pierre	PLR	Non[-]	1
136	Vuillemin Philippe	PLR	Oui[+]	1
111	Wahlen Marion	PLR	Non[-]	1
95	Zünd Georges	PLR	Non[-]	1
1	Aminian Taraneh	SOC	Oui[+]	1
59	Attinger Doepper Claire	SOC	Oui[+]	1
78	Balet Stéphane	SOC	Oui[+]	1
79	Betschart Anne Sophie	SOC	Oui[+]	1
19	Bouverat Arnaud	SOC	Oui[+]	1
37	Butera Sonya	SOC	Oui[+]	1
17	Carvalho Carine	SOC	Oui[+]	1
41	Cherbuin Amélie	SOC	Oui[+]	1
35	Cherubini Alberto	SOC	Oui[+]	1
36	Cuendet Schmidt Muriel	SOC	Oui[+]	1
39	Démétriadès Alexandre	SOC	Oui[+]	1
14	Desarzens Eliane	SOC	Oui[+]	1
22	Dessemontet Pierre	SOC	Oui[+]	1
34	Dupontet Aline	SOC	Oui[+]	1
57	Echenard Cédric	SOC	Oui[+]	1
56	Freymond Isabelle	SOC	Oui[+]	1
77	Gander Hugues	SOC	Oui[+]	1
64	Gfeller Olivier	SOC	Oui[+]	1
61	Gardon Jean-Claude	SOC	Oui[+]	1
43	Induni Valérie	SOC	Oui[+]	1
21	Jaccoud Jessica	SOC	Oui[+]	1
16	Jaques Vincent	SOC	Oui[+]	1
33	Meyer Keller Roxanne	SOC	Oui[+]	1
63	Montangero Stéphane	SOC	Oui[+]	1
60	Neumann Sarah	SOC	Oui[+]	1
15	Paccaud Yves	SOC	Oui[+]	1
55	Probst Delphine	SOC	Oui[+]	1

Titre de la séance: ODJ_2019-01-29_09-30

20	Rochat Fernandez Nicolas	SOC	Oui[+]	1
58	Romano-Malagrifa Myriam	SOC	Oui[+]	1
40	Ryf Monique	SOC	Oui[+]	1
38	Schwaar Valérie	SOC	Oui[+]	1
65	Schwab Claude	SOC	Oui[+]	1
151	Trolliet Daniel	SOC	Oui[+]	1
42	Tschopp Jean	SOC	Oui[+]	1
32	Baux Céline	UDC	abst.[0]	1
26	Chollet Jean-Luc	UDC	Non[-]	1
48	Cuérel Julien	UDC	Non[-]	1
11	Deillon Fabien	UDC	Non[-]	1
10	Dubois Thierry	UDC	Non[-]	1
47	Ducommun Philippe	UDC	Non[-]	1
49	Durussel José	UDC	Non[-]	1
29	Favrod Pierre-Alain	UDC	Non[-]	1
7	Freymond Sylvain	UDC	Non[-]	1
27	Glauser Nicolas	UDC	Non[-]	1
8	Glaysre Yann	UDC	Non[-]	1
23	Jobin Philippe	UDC	Non[-]	1
12	Liniger Philippe	UDC	Non[-]	1
50	Pahud Yvan	UDC	Non[-]	1
25	Pernoud Pierre-André	UDC	Non[-]	1
30	Rapaz Pierre-Yves	UDC	Non[-]	1
24	Ravenel Yves	UDC	Non[-]	1
31	Rey-Marion Alette	UDC	Non[-]	1
9	Riesen Werner	UDC	Non[-]	1
52	Rubattel Denis	UDC	Non[-]	1
54	Sordet Jean-Marc	UDC	Non[-]	1
53	Treboux Maurice	UDC	Non[-]	1
46	Weissert Cédric	UDC	Non[-]	1
103	Baehler Bech Anne	VER	Oui[+]	1
82	Botteron Anne-Laure	VER	Oui[+]	1
84	Epars Olivier	VER	Oui[+]	1
83	Evéquoze Séverine	VER	Oui[+]	1
106	Ferrari Yves	VER	Oui[+]	1
99	Glauser Krug Sabine	VER	Oui[+]	1
97	Jaccard Nathalie	VER	Oui[+]	1

Titre de la séance: ODJ_2019-01-29_09-30

102	Joly Rebecca	VER	Oui[+]	1
101	Jungclaus Delarze Susanne	VER	Oui[+]	1
138	Lohri Didier	VER	Oui[+]	1
118	Mayor Olivier	VER	Oui[+]	1
81	Mischler Maurice	VER	Oui[+]	1
98	Nicolet Jean-Marc	VER	Oui[+]	1
117	Podio Sylvie	VER	Oui[+]	1
85	Porchet Léonore	VER	Oui[+]	1
105	Räss Etienne	VER	Oui[+]	1
104	Stürner Felix	VER	Oui[+]	1
137	van Singer Christian	VER	Oui[+]	1
86	Venizelos Vassilis	VER	Oui[+]	1
100	Wüthrich Andreas	VER	Oui[+]	1
122	Chapuisat Jean-François	V'L	Oui[+]	1
125	Christin Dominique-Ella	V'L	Oui[+]	1
121	Courdesse Régis	V'L	abst.[0]	1
127	Meldem Martine	V'L	Oui[+]	1
123	Miéville Laurent	V'L	abst.[0]	1
124	Pointet François	V'L	Oui[+]	1
126	Richard Claire	V'L	Oui[+]	1
120	Schaller Graziella	V'L	Oui[+]	1

**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, qui est 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 (suisse) du domicile ou du lieu dans lequel le travailleur accomplit habituellement son travail qui sont compétents pour toute action relative au contrat de travail. Ils désirent toutefois également s'assurer de l'égalité de traitement des différents diffuseurs de course (actuels ou futurs) exerçant sur le territoire cantonal.

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

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

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

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

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

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

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 correspond à son lieu de stationnement (art. 11 LCR).*

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

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

^{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 doit fournir à l'autorité compétente les modèles de contrats. Il tient ensuite à disposition de l'autorité compétente les contrats en vigueur. Ceux-ci sont soumis à la forme écrite, au droit suisse et prévoient un for en Suisse.*

² *Durant toute la 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". ~~Les~~ Seuls les taxis peuvent également prétendre au droit de sillonner les rues à la recherche de clients et de prendre en charge ceux qui les hèlent si le règlement communal le prévoit.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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)

Titre de la séance: ODJ_2019-01-29_09-30

Date	29.01.2019
Début	15:29:08
Fin	15:29:29
Type de vote	Vote 1 sur 3
Qui peut participer au vote ?	Uniquement les participants possédant un badge
Options de secret	Niveau global : Participants Niveau individuel : Participants
Sujet de l'ordre du jour	Point de vote 20.1 48, LEAE, 1er débat, art. 62e, al. 1bis, sous-amdt Treboux, appel nominal
Description	

Résultat

[+] Oui	49/49
[0] abst.	23/23
[-] Non	64/64
Total des votants (participants/ pondération)	136/136
Total des non-votants (participants/ pondération)	2/2
Disposant du droit de vote (participants/ pondération)	138/138

Conclusion du vote

- Non

ID	Titre	Nom	Groupe	Procuration par	Choix de vote	Pondération
139		Christen Jérôme	AdC		Non[-]	1
140		Fuchs Circé	AdC		Non[-]	1
142		Marion Axel	AdC		abst.[0]	1
141		Melly Serge	AdC		Non[-]	1
143		Radice Jean-Louis	AdC		abst.[0]	1
3		Buclin Hadrien	EàG		Non[-]	1
6		Dolivo Jean-Michel	EàG		Non[-]	1
5		Keller Vincent	EàG		Non[-]	1
4		Luccarini Yvan	EàG		Non[-]	1

Titre de la séance: ODJ_2019-01-29_09-30

162	Vuilleumier Marc	EàG	Non[-]	1
80	Zwahlen Pierre	IND	Oui[+]	1
108	Aschwanden Sergei	PLR	Oui[+]	1
96	Berthoud Alexandre	PLR	Non[-]	1
70	Bettschart-Narbel Florence	PLR	Oui[+]	1
74	Bezençon Jean-Luc	PLR	Oui[+]	1
66	Blanc Mathieu	PLR	Oui[+]	1
90	Bolay Guy-Philippe	PLR	Non[-]	1
68	Buffat Marc-Olivier	PLR	Non[-]	1
128	Byrne Garelli Josephine	PLR	Oui[+]	1
116	Cachin Jean-François	PLR	Non[-]	1
135	Cardinaux François	PLR	Oui[+]	1
76	Carrard Jean-Daniel	PLR	Oui[+]	1
109	Chevalley Christine	PLR	Oui[+]	1
94	Chevalley Jean-Rémy	PLR	Non[-]	1
88	Clerc Aurélien	PLR	Non[-]	1
144	Cornamusaz Philippe	PLR	Oui[+]	1
89	Cretegy Laurence	PLR	Oui[+]	1
107	Croci Torti Nicolas	PLR	Oui[+]	1
87	Devaud Grégory	PLR	Oui[+]	1
113	Develey Daniel	PLR	abst.[0]	1
147	Dubois Carole	PLR	Oui[+]	1
129	Gaudard Guy	PLR	Oui[+]	1
148	Genton Jean-Marc	PLR	Oui[+]	1
93	Germain Philippe	PLR	Non[-]	1
145	Gross Florence	PLR	Oui[+]	1
165	Jaquier Rémy	PLR		1
110	Labouchère Catherine	PLR	abst.[0]	1
150	Masson Stéphane	PLR	Oui[+]	1
114	Matter Claude	PLR	Non[-]	1
71	Meienberger Daniel	PLR	Oui[+]	1
44	Mojon Gérard	PLR	Oui[+]	1
134	Mottier Pierre-François	PLR	Non[-]	1
75	Neyroud Maurice	PLR	Oui[+]	1
133	Petermann Olivier	PLR	Non[-]	1
149	Rezzo Stéphane	PLR	Oui[+]	1
130	Romanens Pierre-André	PLR	Oui[+]	1

Titre de la séance: ODJ_2019-01-29_09-30

45	Roulet-Grin Pierrette	PLR	Oui[+]	1
92	Ruch Daniel	PLR		1
91	Schelker Carole	PLR	Non[-]	1
132	Simonin Patrick	PLR	Oui[+]	1
146	Sonnay Eric	PLR	Oui[+]	1
112	Suter Nicolas	PLR	Non[-]	1
73	Volet Pierre	PLR	Oui[+]	1
111	Wahlen Marion	PLR	Oui[+]	1
95	Zünd Georges	PLR	Non[-]	1
1	Aminian Taraneh	SOC	abst.[0]	1
59	Attinger Doepper Claire	SOC	Non[-]	1
78	Balet Stéphane	SOC	Non[-]	1
79	Betschart Anne Sophie	SOC	Non[-]	1
19	Bouverat Arnaud	SOC	abst.[0]	1
161	Butera Sonya	SOC	abst.[0]	1
17	Carvalho Carine	SOC	abst.[0]	1
41	Cherbuin Amélie	SOC	abst.[0]	1
35	Cherubini Alberto	SOC	Non[-]	1
36	Cuendet Schmidt Muriel	SOC	Non[-]	1
39	Démétriadès Alexandre	SOC	Non[-]	1
14	Desarzens Eliane	SOC	abst.[0]	1
22	Dessemontet Pierre	SOC	abst.[0]	1
34	Dupontet Aline	SOC	abst.[0]	1
57	Echenard Cédric	SOC	abst.[0]	1
56	Freymond Isabelle	SOC	Non[-]	1
77	Gander Hugues	SOC	Non[-]	1
64	Gfeller Olivier	SOC	abst.[0]	1
61	Glardon Jean-Claude	SOC	abst.[0]	1
43	Induni Valérie	SOC	Non[-]	1
21	Jaccoud Jessica	SOC	abst.[0]	1
16	Jaques Vincent	SOC	abst.[0]	1
33	Meyer Keller Roxanne	SOC	abst.[0]	1
63	Montangero Stéphane	SOC	Non[-]	1
60	Neumann Sarah	SOC	Non[-]	1
15	Paccaud Yves	SOC	Non[-]	1
55	Probst Delphine	SOC	abst.[0]	1
20	Rochat Fernandez Nicolas	SOC	abst.[0]	1

Titre de la séance: ODJ_2019-01-29_09-30

58	Romano-Malagrifa Myriam	SOC	Non[-]	1
40	Ryf Monique	SOC	Non[-]	1
38	Schwaar Valérie	SOC	Non[-]	1
65	Schwab Claude	SOC	Non[-]	1
13	Trolliet Daniel	SOC	Non[-]	1
42	Tschopp Jean	SOC	Non[-]	1
32	Baux Céline	UDC	Oui[+]	1
26	Chollet Jean-Luc	UDC	Oui[+]	1
48	Cuérel Julien	UDC	Oui[+]	1
11	Deillon Fabien	UDC	Non[-]	1
10	Dubois Thierry	UDC	Oui[+]	1
47	Ducommun Philippe	UDC	Oui[+]	1
49	Durussel José	UDC	Oui[+]	1
29	Favrod Pierre-Alain	UDC	Oui[+]	1
7	Freymond Sylvain	UDC	Oui[+]	1
27	Glauser Nicolas	UDC	Oui[+]	1
8	Glaysre Yann	UDC	Oui[+]	1
12	Liniger Philippe	UDC	Oui[+]	1
50	Pahud Yvan	UDC	Oui[+]	1
25	Pernoud Pierre-André	UDC	Oui[+]	1
30	Rapaz Pierre-Yves	UDC	Oui[+]	1
24	Ravenel Yves	UDC	Oui[+]	1
31	Rey-Marion Alette	UDC	Oui[+]	1
9	Riesen Werner	UDC	Oui[+]	1
52	Rubattel Denis	UDC	Oui[+]	1
54	Sordet Jean-Marc	UDC	Oui[+]	1
53	Treboux Maurice	UDC	Oui[+]	1
46	Weissert Cédric	UDC	Oui[+]	1
103	Baehler Bech Anne	VER	Non[-]	1
82	Botteron Anne-Laure	VER	Non[-]	1
84	Epars Olivier	VER	Non[-]	1
83	Evéquo Séverine	VER	Non[-]	1
99	Glauser Krug Sabine	VER	Non[-]	1
97	Jaccard Nathalie	VER	Non[-]	1
102	Joly Rebecca	VER	Non[-]	1
101	Jungclaus Delarze Susanne	VER	Non[-]	1
138	Lohri Didier	VER	abst.[0]	1

Titre de la séance: ODJ_2019-01-29_09-30

118	Mayor Olivier	VER	Non[-]	1
81	Mischler Maurice	VER	Non[-]	1
98	Nicolet Jean-Marc	VER	Non[-]	1
117	Podio Sylvie	VER	Non[-]	1
85	Porchet Léonore	VER	Non[-]	1
105	Räss Etienne	VER	Non[-]	1
104	Stürner Felix	VER	Non[-]	1
137	van Singer Christian	VER	Non[-]	1
86	Venizelos Vassilis	VER	Non[-]	1
100	Wüthrich Andreas	VER	Non[-]	1
122	Chapuisat Jean-François	V'L	Non[-]	1
125	Christin Dominique-Ella	V'L	Non[-]	1
121	Courdesse Régis	V'L	Non[-]	1
127	Meldem Martine	V'L	abst.[0]	1
123	Miéville Laurent	V'L	abst.[0]	1
124	Pointet François	V'L	Non[-]	1
126	Richard Claire	V'L	Non[-]	1
120	Schaller Graziella	V'L	Non[-]	1

Titre de la séance: ODJ_2019-01-29_09-30

Date	29.01.2019
Début	15:42:16
Fin	15:42:37
Type de vote	Vote 1 sur 3
Qui peut participer au vote ?	Uniquement les participants possédant un badge
Options de secret	Niveau global : Participants Niveau individuel : Participants
Sujet de l'ordre du jour	Point de vote 20.4 48, LEAE, 1er débat, art. 62e, al. 1ter, amdt Zwahlen, appel nominal
Description	

Résultat

[+] Oui	71/71
[0] abst.	1/1
[-] Non	65/65
Total des votants (participants/ pondération)	137/137
Total des non-votants (participants/ pondération)	3/3
Disposant du droit de vote (participants/ pondération)	140/140

Conclusion du vote

+ Oui

ID	Titre	Nom	Groupe	Procuration par	Choix de vote	Pondération
139		Christen Jérôme	AdC		Oui[+]	1
140		Fuchs Circé	AdC		Oui[+]	1
142		Marion Axel	AdC			1
141		Melly Serge	AdC		abst.[0]	1
143		Radice Jean-Louis	AdC		Oui[+]	1
3		Buclin Hadrien	EàG		Oui[+]	1
6		Dolivo Jean-Michel	EàG		Oui[+]	1
5		Keller Vincent	EàG		Oui[+]	1
4		Luccarini Yvan	EàG		Oui[+]	1

Titre de la séance: ODJ_2019-01-29_09-30

162	Vuilleumier Marc	EàG	Oui[+]	1
80	Zwahlen Pierre	IND	Oui[+]	1
108	Aschwanden Sergei	PLR	Non[-]	1
96	Berthoud Alexandre	PLR	Non[-]	1
70	Bettschart-Narbel Florence	PLR	Non[-]	1
74	Bezençon Jean-Luc	PLR	Non[-]	1
66	Blanc Mathieu	PLR	Non[-]	1
90	Bolay Guy-Philippe	PLR	Non[-]	1
68	Buffat Marc-Olivier	PLR	Non[-]	1
128	Byrne Garelli Josephine	PLR	Non[-]	1
116	Cachin Jean-François	PLR	Non[-]	1
135	Cardinaux François	PLR	Non[-]	1
76	Carrard Jean-Daniel	PLR	Non[-]	1
109	Chevalley Christine	PLR	Non[-]	1
94	Chevalley Jean-Rémy	PLR	Non[-]	1
88	Clerc Aurélien	PLR	Non[-]	1
144	Cornamusaz Philippe	PLR	Non[-]	1
89	Creteigny Laurence	PLR	Non[-]	1
107	Croci Torti Nicolas	PLR	Non[-]	1
87	Devaud Grégory	PLR	Non[-]	1
113	Develey Daniel	PLR	Non[-]	1
147	Dubois Carole	PLR	Non[-]	1
129	Gaudard Guy	PLR	Non[-]	1
131	Gay Maurice	PLR	Non[-]	1
148	Genton Jean-Marc	PLR	Non[-]	1
93	Germain Philippe	PLR	Non[-]	1
145	Gross Florence	PLR	Non[-]	1
165	Jaquier Rémy	PLR		1
110	Labouchère Catherine	PLR	Non[-]	1
150	Masson Stéphane	PLR	Non[-]	1
114	Matter Claude	PLR	Non[-]	1
71	Meienberger Daniel	PLR	Non[-]	1
44	Mojon Gérard	PLR	Non[-]	1
134	Mottier Pierre-François	PLR	Non[-]	1
75	Neyroud Maurice	PLR	Non[-]	1
133	Petermann Olivier	PLR	Non[-]	1
149	Rezso Stéphane	PLR	Non[-]	1

Titre de la séance: ODJ_2019-01-29_09-30

130	Romanens Pierre-André	PLR	Non[-]	1
45	Roulet-Grin Pierrette	PLR	Non[-]	1
92	Ruch Daniel	PLR	Non[-]	1
91	Schelker Carole	PLR	Non[-]	1
132	Simonin Patrick	PLR	Non[-]	1
146	Sonnay Eric	PLR	Non[-]	1
112	Suter Nicolas	PLR	Non[-]	1
73	Volet Pierre	PLR	Non[-]	1
111	Wahlen Marion	PLR	Non[-]	1
95	Zünd Georges	PLR	Non[-]	1
1	Aminian Taraneh	SOC	Oui[+]	1
59	Attinger Doepper Claire	SOC	Oui[+]	1
78	Balet Stéphane	SOC	Oui[+]	1
79	Betschart Anne Sophie	SOC	Oui[+]	1
19	Bouverat Arnaud	SOC	Oui[+]	1
161	Butera Sonya	SOC	Oui[+]	1
17	Carvalho Carine	SOC	Oui[+]	1
41	Cherbuin Amélie	SOC	Oui[+]	1
35	Cherubini Alberto	SOC	Oui[+]	1
36	Cuendet Schmidt Muriel	SOC	Oui[+]	1
39	Démétriadès Alexandre	SOC	Oui[+]	1
14	Desarzens Eliane	SOC	Oui[+]	1
22	Dessemontet Pierre	SOC	Oui[+]	1
34	Dupontet Aline	SOC	Oui[+]	1
57	Echenard Cédric	SOC	Oui[+]	1
56	Freymond Isabelle	SOC	Oui[+]	1
77	Gander Hugues	SOC	Oui[+]	1
64	Gfeller Olivier	SOC	Oui[+]	1
61	Gardon Jean-Claude	SOC	Oui[+]	1
43	Induni Valérie	SOC	Oui[+]	1
21	Jaccoud Jessica	SOC	Oui[+]	1
16	Jaques Vincent	SOC	Oui[+]	1
33	Meyer Keller Roxanne	SOC	Oui[+]	1
63	Montangero Stéphane	SOC	Oui[+]	1
60	Neumann Sarah	SOC	Oui[+]	1
15	Paccaud Yves	SOC	Oui[+]	1
55	Probst Delphine	SOC	Oui[+]	1

Titre de la séance: ODJ_2019-01-29_09-30

20	Rochat Fernandez Nicolas	SOC	Oui[+]	1
58	Romano-Malagrifa Myriam	SOC	Oui[+]	1
40	Ryf Monique	SOC	Oui[+]	1
38	Schwaar Valérie	SOC	Oui[+]	1
65	Schwab Claude	SOC	Oui[+]	1
13	Trolliet Daniel	SOC	Oui[+]	1
42	Tschopp Jean	SOC	Oui[+]	1
32	Baux Céline	UDC	Non[-]	1
26	Chollet Jean-Luc	UDC	Non[-]	1
48	Cuérel Julien	UDC	Non[-]	1
11	Deillon Fabien	UDC	Non[-]	1
10	Dubois Thierry	UDC	Non[-]	1
47	Ducommun Philippe	UDC	Non[-]	1
49	Durussel José	UDC	Non[-]	1
29	Favrod Pierre-Alain	UDC	Non[-]	1
7	Freymond Sylvain	UDC	Non[-]	1
27	Glauser Nicolas	UDC	Non[-]	1
8	Glaysre Yann	UDC	Non[-]	1
12	Liniger Philippe	UDC	Non[-]	1
50	Pahud Yvan	UDC	Non[-]	1
25	Pernoud Pierre-André	UDC	Non[-]	1
30	Rapaz Pierre-Yves	UDC	Non[-]	1
24	Ravenel Yves	UDC	Non[-]	1
31	Rey-Marion Alette	UDC	Non[-]	1
9	Riesen Werner	UDC	Non[-]	1
52	Rubattel Denis	UDC	Non[-]	1
54	Sordet Jean-Marc	UDC	Non[-]	1
53	Treboux Maurice	UDC	Non[-]	1
46	Weissert Cédric	UDC		1
103	Baehler Bech Anne	VER	Oui[+]	1
82	Botteron Anne-Laure	VER	Oui[+]	1
84	Epars Olivier	VER	Oui[+]	1
83	Evéquo Séverine	VER	Oui[+]	1
106	Ferrari Yves	VER	Oui[+]	1
99	Glauser Krug Sabine	VER	Oui[+]	1
97	Jaccard Nathalie	VER	Oui[+]	1
102	Joly Rebecca	VER	Oui[+]	1

Titre de la séance: ODJ_2019-01-29_09-30

101	Jungclaus Delarze Susanne	VER	Oui[+]	1
138	Lohri Didier	VER	Oui[+]	1
118	Mayor Olivier	VER	Oui[+]	1
81	Mischler Maurice	VER	Oui[+]	1
98	Nicolet Jean-Marc	VER	Oui[+]	1
117	Podio Sylvie	VER	Oui[+]	1
85	Porchet Léonore	VER	Oui[+]	1
105	Räss Etienne	VER	Oui[+]	1
104	Stürner Felix	VER	Oui[+]	1
137	van Singer Christian	VER	Oui[+]	1
86	Venizelos Vassilis	VER	Oui[+]	1
100	Wüthrich Andreas	VER	Oui[+]	1
122	Chapuisat Jean-François	V'L	Oui[+]	1
125	Christin Dominique-Ella	V'L	Oui[+]	1
121	Courdesse Régis	V'L	Oui[+]	1
127	Meldem Martine	V'L	Oui[+]	1
123	Miéville Laurent	V'L	Oui[+]	1
124	Pointet François	V'L	Oui[+]	1
126	Richard Claire	V'L	Oui[+]	1
120	Schaller Graziella	V'L	Oui[+]	1

Titre de la séance: ODJ_2019-01-29_09-30

Date	29.01.2019
Début	16:01:06
Fin	16:01:27
Type de vote	Vote 1 sur 3
Qui peut participer au vote ?	Uniquement les participants possédant un badge
Options de secret	Niveau global : Participants Niveau individuel : Participants
Sujet de l'ordre du jour	Point de vote 20.6 48, LEAE, 1er débat, art. 62e, al. 4, amdt Bettschart-Narbel, appel nominal
Description	

Résultat

[+] Oui	59/59
[0] abst.	4/4
[-] Non	69/69
Total des votants (participants/pondération)	132/132
Total des non-votants (participants/pondération)	3/3
Disposant du droit de vote (participants/pondération)	135/135

Conclusion du vote

- Non

ID	Titre	Nom	Groupe	Procuration par	Choix de vote	Pondération
139		Christen Jérôme	AdC		Non[-]	1
140		Fuchs Circé	AdC		Non[-]	1
142		Marion Axel	AdC		Non[-]	1
141		Melly Serge	AdC		Oui[+]	1
143		Radice Jean-Louis	AdC		Oui[+]	1
3		Buclin Hadrien	EàG		Non[-]	1
6		Dolivo Jean-Michel	EàG		Non[-]	1
5		Keller Vincent	EàG		Non[-]	1
4		Luccarini Yvan	EàG		Non[-]	1

Titre de la séance: ODJ_2019-01-29_09-30

162	Vuilleumier Marc	EàG	Non[-]	1
80	Zwahlen Pierre	IND	Non[-]	1
108	Aschwanden Sergei	PLR	Oui[+]	1
96	Berthoud Alexandre	PLR	Oui[+]	1
70	Bettschart-Narbel Florence	PLR	Oui[+]	1
74	Bezençon Jean-Luc	PLR	Oui[+]	1
66	Blanc Mathieu	PLR	Oui[+]	1
90	Bolay Guy-Philippe	PLR	Oui[+]	1
68	Buffat Marc-Olivier	PLR	Oui[+]	1
128	Byrne Garelli Josephine	PLR	Oui[+]	1
116	Cachin Jean-François	PLR	Oui[+]	1
135	Cardinaux François	PLR	Oui[+]	1
76	Carrard Jean-Daniel	PLR	abst.[0]	1
109	Chevalley Christine	PLR	Oui[+]	1
94	Chevalley Jean-Rémy	PLR	Oui[+]	1
88	Clerc Aurélien	PLR	Oui[+]	1
144	Cornamusaz Philippe	PLR	Non[-]	1
89	Creteigny Laurence	PLR	Oui[+]	1
107	Croci Torti Nicolas	PLR	Oui[+]	1
87	Devaud Grégory	PLR	Oui[+]	1
113	Develey Daniel	PLR	Oui[+]	1
147	Dubois Carole	PLR	Oui[+]	1
129	Gaudard Guy	PLR	Oui[+]	1
131	Gay Maurice	PLR	Oui[+]	1
148	Genton Jean-Marc	PLR	Oui[+]	1
93	Germain Philippe	PLR	Oui[+]	1
145	Gross Florence	PLR	Oui[+]	1
165	Jaquier Rémy	PLR		1
110	Labouchère Catherine	PLR	Oui[+]	1
150	Masson Stéphane	PLR	abst.[0]	1
114	Matter Claude	PLR	Oui[+]	1
71	Meienberger Daniel	PLR	Oui[+]	1
44	Mojon Gérard	PLR	Oui[+]	1
134	Mottier Pierre-François	PLR	Oui[+]	1
75	Neyroud Maurice	PLR	abst.[0]	1
133	Petermann Olivier	PLR	Oui[+]	1
130	Romanens Pierre-André	PLR	Oui[+]	1

Titre de la séance: ODJ_2019-01-29_09-30

45	Roulet-Grin Pierrette	PLR	Oui[+]	1
92	Ruch Daniel	PLR	Oui[+]	1
91	Schelker Carole	PLR	Oui[+]	1
132	Simonin Patrick	PLR	Oui[+]	1
146	Sonnay Eric	PLR	Non[-]	1
112	Suter Nicolas	PLR	Oui[+]	1
73	Volet Pierre	PLR	Oui[+]	1
111	Wahlen Marion	PLR	Oui[+]	1
1	Aminian Taraneh	SOC	Non[-]	1
59	Attinger Doepper Claire	SOC	Non[-]	1
78	Balet Stéphane	SOC	Non[-]	1
79	Betschart Anne Sophie	SOC	Non[-]	1
19	Bouverat Arnaud	SOC	Non[-]	1
161	Butera Sonya	SOC	Non[-]	1
17	Carvalho Carine	SOC	Non[-]	1
41	Cherbuin Amélie	SOC	Non[-]	1
35	Cherubini Alberto	SOC	Non[-]	1
36	Cuendet Schmidt Muriel	SOC	Non[-]	1
39	Démétriadès Alexandre	SOC	Non[-]	1
14	Desarzens Eliane	SOC	Non[-]	1
22	Dessemontet Pierre	SOC	Non[-]	1
34	Dupontet Aline	SOC	Non[-]	1
57	Echenard Cédric	SOC	Non[-]	1
56	Freymond Isabelle	SOC	Non[-]	1
77	Gander Hugues	SOC	Non[-]	1
64	Gfeller Olivier	SOC	Non[-]	1
61	Glardon Jean-Claude	SOC	Non[-]	1
43	Induni Valérie	SOC	Non[-]	1
21	Jaccoud Jessica	SOC	Non[-]	1
16	Jaques Vincent	SOC	Non[-]	1
33	Meyer Keller Roxanne	SOC	Non[-]	1
63	Montangero Stéphane	SOC	Non[-]	1
60	Neumann Sarah	SOC	Non[-]	1
15	Paccaud Yves	SOC	Non[-]	1
55	Probst Delphine	SOC	Non[-]	1
58	Romano-Malagrifa Myriam	SOC	Non[-]	1
40	Ryf Monique	SOC	Non[-]	1

Titre de la séance: ODJ_2019-01-29_09-30

38	Schwaar Valérie	SOC	Non[-]	1
65	Schwab Claude	SOC	Non[-]	1
13	Trolliet Daniel	SOC	Non[-]	1
42	Tschopp Jean	SOC	Non[-]	1
32	Baux Céline	UDC	Oui[+]	1
26	Chollet Jean-Luc	UDC	Oui[+]	1
48	Cuérel Julien	UDC	Non[-]	1
11	Deillon Fabien	UDC	Non[-]	1
10	Dubois Thierry	UDC	Oui[+]	1
47	Ducommun Philippe	UDC	Oui[+]	1
49	Durussel José	UDC	Oui[+]	1
29	Favrod Pierre-Alain	UDC	Non[-]	1
7	Freymond Sylvain	UDC	Oui[+]	1
27	Glauser Nicolas	UDC	Oui[+]	1
8	Glayre Yann	UDC		1
12	Liniger Philippe	UDC	Oui[+]	1
50	Pahud Yvan	UDC	Oui[+]	1
30	Rapaz Pierre-Yves	UDC	Oui[+]	1
24	Ravenel Yves	UDC	Oui[+]	1
31	Rey-Marion Alette	UDC	Oui[+]	1
52	Rubattel Denis	UDC	Oui[+]	1
54	Sordet Jean-Marc	UDC	abst.[0]	1
53	Treboux Maurice	UDC	Oui[+]	1
46	Weissert Cédric	UDC	Oui[+]	1
103	Baehler Bech Anne	VER	Non[-]	1
82	Botteron Anne-Laure	VER	Non[-]	1
84	Epars Olivier	VER	Non[-]	1
83	Evéquo Séverine	VER	Non[-]	1
106	Ferrari Yves	VER	Non[-]	1
99	Glauser Krug Sabine	VER	Non[-]	1
97	Jaccard Nathalie	VER	Non[-]	1
102	Joly Rebecca	VER	Non[-]	1
101	Jungclaus Delarze Susanne	VER	Non[-]	1
138	Lohri Didier	VER	Non[-]	1
118	Mayor Olivier	VER		1
81	Mischler Maurice	VER	Non[-]	1
98	Nicolet Jean-Marc	VER	Non[-]	1

Titre de la séance: ODJ_2019-01-29_09-30

117	Podio Sylvie	VER	Non[-]	1
85	Porchet Léonore	VER	Non[-]	1
105	Räss Etienne	VER	Non[-]	1
104	Stürner Felix	VER	Non[-]	1
137	van Singer Christian	VER	Non[-]	1
86	Venizelos Vassilis	VER	Non[-]	1
100	Wüthrich Andreas	VER	Non[-]	1
122	Chapuisat Jean-François	VL	Oui[+]	1
125	Christin Dominique-Ella	VL	Oui[+]	1
121	Courdesse Régis	VL	Non[-]	1
127	Meldem Martine	VL	Oui[+]	1
123	Miéville Laurent	VL	Non[-]	1
124	Pointet François	VL	Oui[+]	1
126	Richard Claire	VL	Oui[+]	1
120	Schaller Graziella	VL	Non[-]	1

Titre de la séance: ODJ_2019-01-29_09-30

Date	29.01.2019
Début	16:57:20
Fin	16:57:41
Type de vote	Vote 1 sur 3
Qui peut participer au vote ?	Uniquement les participants possédant un badge
Options de secret	Niveau global : Participants Niveau individuel : Participants
Sujet de l'ordre du jour	Point de vote 20.9 48, LEAE, 1er débat, art. 62e amendé, appel nominal
Description	

Résultat

[+] Oui	81/81
[0] abst.	13/13
[-] Non	40/40
Total des votants (participants/ pondération)	134/134
Total des non-votants (participants/ pondération)	1/1
Disposant du droit de vote (participants/ pondération)	135/135

Conclusion du vote

+ Oui

ID	Titre	Nom	Groupe	Procuration par	Choix de vote	Pondération
139		Christen Jérôme	AdC		Oui[+]	1
140		Fuchs Circé	AdC		Oui[+]	1
142		Marion Axel	AdC		Oui[+]	1
141		Melly Serge	AdC		Oui[+]	1
143		Radice Jean-Louis	AdC		Oui[+]	1
3		Buclin Hadrien	EàG		abst.[0]	1
6		Dolivo Jean-Michel	EàG		abst.[0]	1
5		Keller Vincent	EàG		abst.[0]	1
4		Luccarini Yvan	EàG		abst.[0]	1
162		Vuilleumier Marc	EàG		abst.[0]	1

Titre de la séance: ODJ_2019-01-29_09-30

108	Aschwanden Sergei	PLR	Non[-]	1
96	Berthoud Alexandre	PLR	Non[-]	1
70	Bettschart-Narbel Florence	PLR	Non[-]	1
74	Bezençon Jean-Luc	PLR	Non[-]	1
66	Blanc Mathieu	PLR	Oui[+]	1
90	Bolay Guy-Philippe	PLR	Non[-]	1
68	Buffat Marc-Olivier	PLR	Non[-]	1
128	Byrne Garelli Josephine	PLR	Oui[+]	1
116	Cachin Jean-François	PLR	Non[-]	1
135	Cardinaux François	PLR	Non[-]	1
76	Carrard Jean-Daniel	PLR	Non[-]	1
109	Chevalley Christine	PLR	Oui[+]	1
94	Chevalley Jean-Rémy	PLR	Non[-]	1
88	Clerc Aurélien	PLR	Non[-]	1
144	Cornamusaz Philippe	PLR	Non[-]	1
89	Cretegy Laurence	PLR	Oui[+]	1
87	Devaud Grégory	PLR	Oui[+]	1
113	Develey Daniel	PLR	Non[-]	1
147	Dubois Carole	PLR	Non[-]	1
129	Gaudard Guy	PLR	Oui[+]	1
131	Gay Maurice	PLR	Non[-]	1
148	Genton Jean-Marc	PLR	Non[-]	1
93	Germain Philippe	PLR	Non[-]	1
145	Gross Florence	PLR	Non[-]	1
165	Jaquier Rémy	PLR		1
110	Labouchère Catherine	PLR	Oui[+]	1
150	Masson Stéphane	PLR	abst.[0]	1
114	Matter Claude	PLR	Non[-]	1
71	Meienberger Daniel	PLR	Non[-]	1
44	Mojon Gérard	PLR	abst.[0]	1
134	Mottier Pierre-François	PLR	Non[-]	1
75	Neyroud Maurice	PLR	Non[-]	1
133	Petermann Olivier	PLR	Non[-]	1
149	Rezso Stéphane	PLR	Non[-]	1
130	Romanens Pierre-André	PLR	Non[-]	1
45	Roulet-Grin Pierrette	PLR	abst.[0]	1
92	Ruch Daniel	PLR	Non[-]	1

Titre de la séance: ODJ_2019-01-29_09-30

91	Schelker Carole	PLR	Non[-]	1
132	Simonin Patrick	PLR	Non[-]	1
146	Sonnay Eric	PLR	Non[-]	1
112	Suter Nicolas	PLR	Non[-]	1
73	Volet Pierre	PLR	Non[-]	1
136	Vuillemin Philippe	PLR	Non[-]	1
111	Wahlen Marion	PLR	Non[-]	1
95	Zünd Georges	PLR	Non[-]	1
1	Aminian Taraneh	SOC	Oui[+]	1
59	Attinger Doepper Claire	SOC	Oui[+]	1
78	Balet Stéphane	SOC	Oui[+]	1
79	Betschart Anne Sophie	SOC	Oui[+]	1
19	Bouverat Arnaud	SOC	abst.[0]	1
161	Butera Sonya	SOC	Oui[+]	1
17	Carvalho Carine	SOC	Oui[+]	1
41	Cherbuin Amélie	SOC	Oui[+]	1
35	Cherubini Alberto	SOC	Oui[+]	1
36	Cuendet Schmidt Muriel	SOC	Oui[+]	1
39	Démétriadès Alexandre	SOC	Oui[+]	1
14	Desarzens Eliane	SOC	Oui[+]	1
22	Dessemontet Pierre	SOC	abst.[0]	1
34	Dupontet Aline	SOC	Oui[+]	1
57	Echenard Cédric	SOC	Oui[+]	1
56	Freymond Isabelle	SOC	Oui[+]	1
77	Gander Hugues	SOC	Oui[+]	1
64	Gfeller Olivier	SOC	Oui[+]	1
61	Glardon Jean-Claude	SOC	Oui[+]	1
43	Induni Valérie	SOC	Oui[+]	1
21	Jaccoud Jessica	SOC	abst.[0]	1
16	Jaques Vincent	SOC	Oui[+]	1
33	Meyer Keller Roxanne	SOC	Oui[+]	1
63	Montangero Stéphane	SOC	Oui[+]	1
60	Neumann Sarah	SOC	Oui[+]	1
15	Paccaud Yves	SOC	Oui[+]	1
55	Probst Delphine	SOC	abst.[0]	1
58	Romano-Malagrifa Myriam	SOC	Oui[+]	1
40	Ryf Monique	SOC	Oui[+]	1

Titre de la séance: ODJ_2019-01-29_09-30

38	Schwaar Valérie	SOC	abst.[0]	1
65	Schwab Claude	SOC	Oui[+]	1
13	Trolliet Daniel	SOC	Oui[+]	1
42	Tschopp Jean	SOC	Oui[+]	1
32	Baux Céline	UDC	Oui[+]	1
26	Chollet Jean-Luc	UDC	Oui[+]	1
48	Cuérel Julien	UDC	Non[-]	1
11	Deillon Fabien	UDC	Non[-]	1
47	Ducommun Philippe	UDC	Oui[+]	1
49	Durussel José	UDC	Oui[+]	1
29	Favrod Pierre-Alain	UDC	Oui[+]	1
7	Freymond Sylvain	UDC	Oui[+]	1
27	Glauser Nicolas	UDC	Oui[+]	1
8	Glaysre Yann	UDC	Oui[+]	1
12	Liniger Philippe	UDC	Oui[+]	1
50	Pahud Yvan	UDC	Non[-]	1
25	Pernoud Pierre-André	UDC	Oui[+]	1
30	Rapaz Pierre-Yves	UDC	Oui[+]	1
24	Ravenel Yves	UDC	Non[-]	1
31	Rey-Marion Alette	UDC	Oui[+]	1
9	Riesen Werner	UDC	Oui[+]	1
52	Rubattel Denis	UDC	Oui[+]	1
54	Sordet Jean-Marc	UDC	Non[-]	1
53	Treboux Maurice	UDC	Oui[+]	1
46	Weissert Cédric	UDC	Non[-]	1
84	Epars Olivier	VER	Oui[+]	1
83	Evéquoze Séverine	VER	Oui[+]	1
106	Ferrari Yves	VER	Oui[+]	1
99	Glauser Krug Sabine	VER	Oui[+]	1
97	Jaccard Nathalie	VER	Oui[+]	1
102	Joly Rebecca	VER	Oui[+]	1
101	Jungclaus Delarze Susanne	VER	Oui[+]	1
138	Lohri Didier	VER	Oui[+]	1
118	Mayor Olivier	VER	Oui[+]	1
81	Mischler Maurice	VER	Oui[+]	1
98	Nicolet Jean-Marc	VER	Oui[+]	1
117	Podio Sylvie	VER	Oui[+]	1

Titre de la séance: ODJ_2019-01-29_09-30

85	Porchet Léonore	VER	Oui[+]	1
105	Räss Etienne	VER	Oui[+]	1
104	Stürner Felix	VER	Oui[+]	1
137	van Singer Christian	VER	Oui[+]	1
86	Venizelos Vassilis	VER	Oui[+]	1
100	Wüthrich Andreas	VER	Oui[+]	1
122	Chapuisat Jean-François	V'L	Oui[+]	1
125	Christin Dominique-Ella	V'L	Oui[+]	1
121	Courdesse Régis	V'L	Oui[+]	1
127	Meldem Martine	V'L	Oui[+]	1
123	Miéville Laurent	V'L	Oui[+]	1
124	Pointet François	V'L	Oui[+]	1
126	Richard Claire	V'L	Oui[+]	1
120	Schaller Graziella	V'L	Oui[+]	1