



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

N° 066

Séance du mardi 12 février 2019

Présidence de M. Rémy Jaquier, président

Sommaire

Dépôts du 12 février 2019	4
<i>Interpellation</i>	4
<i>Question</i>	4
Interpellation Eric Sonnay et consorts – Quel est l’avenir du site de Beaulieu ? (19_INT_301)	4
<i>Texte déposé</i>	4
<i>Développement</i>	5
Interpellation Marion Wahlen et consorts – Caisses de chômage, point de situation (19_INT_302)	5
<i>Texte déposé</i>	5
<i>Développement</i>	5
Interpellation Cédric Weissert – Chauffards étrangers impunis dans leur pays (19_INT_300)	6
<i>Texte déposé</i>	6
<i>Développement</i>	6
Interpellation Stéphane Masson et consorts – Nouvelle ligne CFF entre Lausanne et Genève, pourquoi ne pas étudier l’aménagement d’une gare souterraine au niveau de l’EPFL ? (19_INT_303)	6

Texte déposé	6
Développement	7
Interpellation Nicolas Rochat Fernandez et consorts – Réhabiliter/développer l’offre du trafic ferroviaire international nocturne : un moyen alternatif à d’autres types de transports générant moins d’émissions de CO₂ (19_INT_304)	8
Texte déposé	8
Développement	9
Interpellation Vincent Jaques et consorts – Fin de parcours pour l’épicerie mobile de Caritas Vaud : les bénéficiaires resteront-ils au bord du chemin ? (19_INT_305)	10
Texte déposé	10
Développement	10
Interpellation Josephine Byrne Garelli et consorts – Pour que le revenu d’insertion ne soit pas seulement une période de recherche de travail infructueuse (19_INT_306)	11
Texte déposé	11
Développement	12
Postulat Denis Rubattel et consorts – Potentiel et développement hydraulique dans le canton de Vaud ? (19_POS_106)	12
Texte déposé	12
Développement	13
Postulat Muriel Thalman et consorts – Pour un congé maternité, allaitement, parental, adoption... serein et une administration exemplaire et efficace (19_POS_107)	13
Texte déposé	13
Développement	14
Postulat Sylvie Podio et consorts – Stop au harcèlement scolaire (19_POS_108)	15
Texte déposé	15
Développement	15
Initiative Yvan Pahud et consorts au nom du groupe UDC – Pour le climat, réduisons nos émissions de CO₂ avec des actes concrets ! Stop à l’importation d’électricité à base de charbon, utilisons nos ressources en énergies renouvelables (19_INI_012)	16
Texte déposé	16
Développement	17
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)	17
Suite du premier débat	17
Réponse du Conseil d’Etat à l’interpellation Jean Tschopp et consorts – Les avatars d’Uber (18_INT_138)	30
Débat	30

Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation José Durussel – JOJ 2020 ; combien de sites seront-ils encore menacés ? (18_INT_120)	30
<i>Débat</i>	30
Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Nicolas Rochat Fernandez et consorts – JO de la jeunesse 2020 : Champion(s) de l'organisation ? (18_INT_150)	31
<i>Débat</i>	31
Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation A. Chapalay et consorts – Pourquoi la commune de Château-d'Oex ne peut-elle obtenir l'appui des autorités cantonales pour maintenir un site (Les Monts-Chevreuils) pour pratiquer le ski alpin et le ski de randonnée ? (17_INT_724).....	32
<i>Débat</i>	32
Initiative Maurice Mischler et consorts – Pour le climat, taxons les billets d'avion (19_INI_011)	33
<i>Texte déposé</i>	33
<i>Développement</i>	33
Heure des questions orales du mois de février 2019 (19_HQU_FEV)	35
Interpellation Florence Bettschart-Narbel – Hôpital Riviera-Chablais : fête d'inauguration ou fête de départ ? (19_INT_299).....	43
<i>Texte déposé</i>	43
<i>Développement</i>	43
<i>Réponse séance tenante du Conseil d'Etat</i>	44
Initiative Maurice Mischler et consorts – Pour le climat, taxons les billets d'avion (19_INI_011)	50
<i>Développement (suite)</i>	50
Exposé des motifs et projet de loi modifiant la loi du 7 décembre 2004 sur les fusions de communes (LFusCom) et Projet de décret sur l'incitation financière aux fusions de communes (DIFFusCom) et Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat Nicolas Rochat Fernandez et consorts « pour une réforme du processus et des modalités des fusions de communes » (57)	57
<i>Rapport de la commission</i>	57
<i>Premier débat</i>	63

La séance est ouverte à 9 h 30.

Séance du matin

Sont présent-e-s : (La liste sera ajoutée ultérieurement.)

Sont absent-e-s :

Dont excusé-e-s : Mmes et MM. Christelle Luisier Brodard, Séverine Evéquoz, Alexandre Démétriadès, Daniel Develey, Raphaël Mahaim, Axel Marion, Yves Ravenel. (7)

Séance de l'après-midi

Sont présent-e-s : (La liste sera ajoutée ultérieurement.)

Sont absent-e-s :

Dont excusé-e-s : Mmes et MM. Christelle Luisier Brodard, Jean-François Chapuisat, Alexandre Démétriadès, Daniel Develey, Raphaël Mahaim, Yves Ravenel. (6)

Dépôts du 12 février 2019

Interpellation

En vertu de l'article 116 de la Loi sur le Grand Conseil, l'interpellation suivante a été déposée :

Interpellation Nathalie Jaccard et consorts – Et si on faisait un grand ménage de printemps dans nos boîtes de réception ! (19_INT_307)

Cette interpellation 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 Marion Wahlen – Les cuisines du CHUV privilégient-elles la production indigène ? (19_QUE_032)

« Dans un contexte où la thématique du climat s'inscrit à l'agenda, les mesures pour éviter les transports inutiles et un fort soutien à l'agriculture indigène prennent tout leur sens.

Le CHUV ayant une centrale d'achat pour ses cuisines, il me semble important de poser la question suivante :

Dans les achats alimentaires destinés aux cuisines du CHUV, existe-t-il des règles d'approvisionnement local et si oui quelles sont-elles ? »

Cette question est transmise au Conseil d'Etat.

Interpellation Eric Sonnay et consorts – Quel est l'avenir du site de Beaulieu ? (19_INT_301)

Texte déposé

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

A Beaulieu, le chantier de la Haute Ecole de Santé « La Source » est terminé et le Tribunal Arbitral du Sport s'est installé. Les coûts de ces travaux se montent à 32,25 millions de francs.

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

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

Mes questions sont donc les suivantes :

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

Ne souhaite pas développer.

*(Signé) Eric Sonnay
et 34 cosignataires*

Développement

L'auteur 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 Marion Wahlen et consorts – Caisses de chômage, point de situation
(19_INT_302)**

Texte déposé

Lors de leur arrivée dans une caisse de chômage, les requérants relèvent régulièrement avoir l'impression de se lancer dans un parcours du combattant. Les démarches administratives semblent sans fin, sans compter que d'après divers témoignages, cela diffère d'une caisse à l'autre, d'un guichet à l'autre. Tout ceci prenant du temps, ajouté aux délais de traitement des dossiers, souvent longs, les requérants se retrouvent trop souvent dans une situation financière critique.

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

- Quelles sont les mesures prises par le Conseil d'Etat pour contrôler les procédures de l'ensemble des caisses de chômage ?
- Afin de faciliter les démarches administratives et afin d'éviter les allers et retours au guichet, ne pourrait-on pas uniformiser et publier une liste exhaustive des documents nécessaires à la prise en compte d'un dossier ?
- Comment se fait-il que les délais d'attente de traitement des dossiers soient toujours élevés alors que le taux de chômage est actuellement en baisse ?

*(Signé) Marion Wahlen
et 37 cosignataires*

Ne souhaite pas développer.

Développement

L'auteur 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 Cédric Weissert – Chauffards étrangers impunis dans leur pays (19_INT_300)

Texte déposé

La presse dominicale nous apprend qu'un certain nombre de chauffards étrangers restent impunis dans leur pays de domicile.

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

Il semblerait qu'en 2017, 2'522 interdictions de rouler en Suisse aient été prononcées dans notre pays sans que ce dernier en fasse l'annonce.

Je pose les questions suivantes au Conseil d'Etat :

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

Souhaite développer.

(Signé) Cédric Weissert

Développement

M. Cédric Weissert (UDC) : — Lorsqu'un Vaudois, en séjour en France par exemple, voit son permis être retiré, que ce soit pour un excès de vitesse ou un abus d'alcool, l'autorité étrangère — dans ce cas la France — communique sa décision à l'autorité de notre pays, et la personne voit aussi son permis être retiré en Suisse. En revanche, lorsqu'un résident français perd son droit de circuler pour les mêmes motifs sur les routes de notre canton, aucune communication n'est faite à son pays de domicile et il peut continuer à rouler chez lui librement et en toute impunité. Ce cas n'est pas anecdotique, puisqu'il concerne, uniquement en 2017, 2'522 cas dans notre canton. C'est ainsi, par exemple, qu'un Irlandais qui roulait à 144 km/h sur une route limitée à 50 km/h s'est vu infliger une interdiction de rouler en Suisse, mais rien dans son pays d'origine, qui est compétent pour retirer un permis. La Suisse a des accords de réciprocité pour transmettre les informations, mais apparemment le canton de Vaud ne les applique pas. Je prie donc le Conseil d'Etat de répondre aux questions de mon interpellation et j'espère qu'il mette en place des mesures, afin que les chauffards ne puissent plus continuer à rouler dans leur pays d'origine en toute impunité, et que seuls les Vaudois soient impactés par ces mesures de réciprocité.

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

Interpellation Stéphane Masson et consorts – Nouvelle ligne CFF entre Lausanne et Genève, pourquoi ne pas étudier l'aménagement d'une gare souterraine au niveau de l'EPFL ? (19_INT_303)

Texte déposé

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

reliant Lausanne à Morges via les Hautes Ecoles. Il nous semble dès lors opportun de soulever les questions suivantes :

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

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

- Les Hautes Ecoles regroupant l'EPFL et l'UNIL, soit environ 33'000 personnes quotidiennement réunies sur le site d'Ecublens / Chavannes, font de ce lieu la **deuxième ville du Canton**. *Autant dire que celle-ci peut légitimement aspirer à être dotée d'une gare CFF.*
- Les Hautes Ecoles disposent encore de capacités en termes d'accueil tant en termes d'espace que de densification. Si l'on en croit l'attractivité qu'elles suscitent, leur développement n'est de loin pas terminé. Ce développement crée une aspiration du trafic de personnes qu'il se fasse par la route ou par le rail. A titre d'exemple, nous citerons ici la prochaine installation prévue de la RTS sur le site et de ses quelques centaines collaborateurs qui l'accompagnent.
- Le trafic routier dans l'Ouest lausannois est complètement saturé. La création de nouvelles jonctions routières à Ecublens et Chavannes à l'horizon de 2030 est principalement destinée à désengorger le goulet d'étranglement de la sortie de Crissier ainsi qu'à fluidifier le trafic autoroutier et non à faciliter aux automobilistes l'accès aux Hautes Ecoles sur les Communes d'Ecublens, Chavannes et Saint-Sulpice. *La création d'une gare CFF sur le site devrait l'emporter de par son attractivité sur toute autre option que les automobilistes pourraient être tentés de choisir.*
- La ligne de métro M1 est également saturée. Celle-ci devrait assurer le flux de personnes en provenance de la gare de Renens et du centre-ville. L'acceptation du postulat d'Alexandre Rydlo et consorts (16_POS_218) visant des mesures à prendre pour combattre cette saturation va dans le bon sens, mais il est évident que cela ne suffira pas dans un avenir relativement proche pour des raisons purement techniques. S'il est logique et salubre de renvoyer l'automobiliste sur le rail, encore faut-il que le rail l'accueille de façon efficace et attractive. *La variante d'une ligne ferroviaire entre Lausanne et Morges comportant la création d'une gare CFF sur le site des Hautes Ecole est par nature destinée à absorber cette demande.* Un autre avantage de la solution proposée est le trajet direct entre Hautes Ecoles et la gare de Lausanne, impossible aujourd'hui sans transbordement.

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

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

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

Souhaite développer.

*(Signé) Stéphane Masson
et 44 cosignataires*

Développement

M. Stéphane Masson (PLR) : — Actuellement, d'importants crédits relatifs au transport ferroviaire sont votés devant les Chambres fédérales et, en novembre dernier, notre canton et les CFF se sont réunis pour s'entendre sur l'avenir du rail sur le long terme et ont signé un document de travail « perspectives générales Vaud ». Une brochure devrait d'ailleurs paraître ce printemps, détaillant les principes prioritaires de développement du rail. Il y en a un projet qui est un fait : la ligne Lausanne-

Genève va devoir être développée. Parmi ces développements, il y a des variantes et j'aimerais en développer une brièvement : la nouvelle ligne ferroviaire qui pourrait relier Morges à Lausanne de manière souterraine et qui comporterait une gare souterraine. (Une image est projetée)



Cette variante doit être étudiée et soutenue, parce qu'elle est logique. Il suffit de regarder le tracé en rouge : vous vous rendez compte que ce trajet Morges-Lausanne en ligne droite est logique d'un point de vue géographique — c'est le chemin le plus court — et d'un point de vue démographique. En effet, les Hautes écoles regroupent quotidiennement 33'000 personnes et une grande majorité de ces visiteurs repartent le soir. Cela fait de ce lieu la deuxième ville du canton et cette deuxième ville du canton n'a pas de gare à ce jour... Si, aujourd'hui, ce sont 33'000 personnes, demain ce sera plutôt 50'000 personnes. L'endroit se développe et il y a du potentiel, tant en termes de densification qu'en termes de place — je pense notamment à l'arrivée prochaine de la Radio Télévision Suisse (RTS) sur le site. Qui dit EPFL dit Ecole polytechnique fédérale et qui dit CFF dit chemins de fer fédéraux ; il est donc grand temps que la Confédération assume les moyens de ses ambitions, à savoir faire de l'EPFL un lieu phare, tant au niveau national qu'international, dont l'accessibilité, corollaire de son attractivité, se doit d'être en adéquation avec ce qui se fait de mieux aujourd'hui dans notre pays en termes de mobilité : le rail. Je remercie d'avance le Conseil d'Etat et exprime le vœu qu'on y réponde si possible avant la parution, le printemps prochain, de la brochure en question.

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

Interpellation Nicolas Rochat Fernandez et consorts – Réhabiliter/développer l'offre du trafic ferroviaire international nocturne : un moyen alternatif à d'autres types de transports générant moins d'émissions de CO₂? (19_INT_304)

Texte déposé

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

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

Dans le débat très actuel relatif au réchauffement climatique, les propositions de mesures « coercitives » à l'encontre de moyens de transport générant d'importantes émissions de CO₂ (ex : taxation des billets d'avion) ne pourront être implémentées sans un développement attractif, concret et direct, d'offres de transports alternatifs moins polluants.

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

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

A ce jour, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication et les CFF n'ont pas prévu d'exploiter des lignes de train de nuit (cf. avis du Conseil fédéral du 17.02.2016 sur Int_15.4234).

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

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

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

1. Le Conseil d'Etat compte-t-il intervenir sur ce sujet auprès de la Confédération ainsi que les CFF sur ce thème ?
 - a.) Cas échéant, souhaite-t-il inviter les autorités fédérales ainsi que les CFF à (ré)-investir dans un mode de transport alternatif au trafic aérien, tel que les relations ferroviaires internationales nocturnes et de développer des offres attractives pour les voyageurs et, par exemple, en faveur des familles et des moins de 25 ans ?

Souhaite développer.

(Signé) Nicolas RoCHAT Fernandez
et 31 cosignataires

Développement

M. Nicolas RoCHAT Fernandez (SOC) : — Barcelone, Hendaye/Irùn, Bordeaux, Quimper, Copenhague ou Belgrade : toutes ces villes étaient reliées à une époque, depuis la Suisse, via des trains de nuit. Or, les compagnies *low-cost* ont eu définitivement raison des trains de nuit puisque toutes ces lignes de train de nuit ont été supprimées, il y a plus de 15 ans déjà pour certaines d'entre elles, de même que les CFF ont vendu leur flotte dès 2009. Au niveau de la doxa générale, en ce qui concerne les compagnies de chemins de fer, on nous dit qu'il n'y a pas de demande, que c'est un trafic qui n'est pas rentable et que les gens prennent de toute façon l'avion à coût réduit. Or, la compagnie de chemins de fer autrichienne a fait le pari, puisqu'elle a repris l'exploitation du tracé Allemagne-Suisse pour des trains de nuit. Vous avez maintenant des trains autrichiens qui partent depuis Zurich ou Bâle pour aller à Hambourg et Berlin, après que la compagnie de fer allemande a abandonné la ligne en 2015.

En ce qui concerne la Confédération, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication précisément, et les CFF, nous sommes au point mort. Ils restent figés dans leur position, par rapport à ce que j'ai pu lire dans les interventions de parlementaires fédéraux.

Or, dans ces temps de grande mobilisation en faveur du climat, si l'on veut inciter les gens à prendre des moyens de transport moins polluants que l'avion, il faut développer des offres alternatives et attractives. Dès lors, j'interpelle le Conseil d'Etat, afin qu'il interpelle à son tour les CFF et la Confédération sur cette problématique.

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

**Interpellation Vincent Jaques et consorts – Fin de parcours pour l'épicerie mobile de Caritas
Vaud : les bénéficiaires resteront-ils au bord du chemin ? (19_INT_305)**

Texte déposé

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

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

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

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

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

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

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

Le Conseil d'Etat compte-t-il contacter les communes concernées ?

Souhaite développer.

(Signé) Vincent Jaques

Développement

M. Vincent Jaques (SOC) : — Fin 2018, la commission européenne a décidé de couper 50 millions qu'elle versait aux organismes non gouvernementaux (ONG) suisses, et parmi elles Caritas. On peut s'inquiéter du manque de moyens dont disposeront désormais ces ONG, par le biais de ces sanctions de la commission européenne. Mais je ne viens pas vous parler de cela.

Aujourd'hui, la préoccupation est beaucoup plus locale, puisque la question a trait à la fin d'une prestation que Caritas avait mis en place de manière pilote, à savoir des épicerie mobiles. Ces épicerie mobiles avaient été mises en place pour remplacer des épicerie fixes jugées à l'époque trop onéreuses en termes de charges d'exploitation. Pour pallier la prestation, Caritas avait proposé à une dizaine de communes de bénéficier d'un parcours de prestations avec une épicerie mobile desservant ces communes et permettant ainsi à la population précarisée du canton de profiter de produits de première nécessité dans ces épicerie. Or, on apprend à mi-janvier que cette prestation est aussi jugée trop onéreuse, compliquée à financer. Dès lors, Caritas annonce la fin de cette prestation pour fin mars. Evidemment, cela plonge plusieurs communes de ce canton dans la perplexité et dans l'inquiétude, puisqu'à ce jour aucune solution de remplacement n'a été trouvée, si ce n'est quelques contacts pris ici ou là et le rabattement de prestations sur d'autres communes du canton. Face à cette situation, j'ai l'honneur des poser des questions au Conseil d'Etat. Le Conseil d'Etat a-t-il été préalablement informé de la situation ? J'ai bien conscience que l'on est un peu en marge des dossiers qu'administre le canton. Néanmoins, il est important de savoir si le Conseil d'Etat considère que cette prestation nécessite d'être poursuivie sous cette forme ou sous une autre. Et si oui, est-ce le Conseil d'Etat imagine pouvoir prendre des mesures pour permettre la poursuite de ce type d'activités et souhaite-t-il prendre contact avec les communes pour chercher des solutions en commun ?

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

Interpellation Josephine Byrne Garelli et consorts – Pour que le revenu d'insertion ne soit pas seulement une période de recherche de travail infructueuse (19_INT_306)

Texte déposé

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

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

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

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

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

Merci au Conseil d'Etat pour ses réponses.

Souhaite développer.

(Signé) Josephine Byrne Garelli
et 31 cosignataires

Développement

Mme Josephine Byrne Garelli (PLR) : — Cette interpellation fait suite à une rencontre avec quelqu'un qui m'a dit : 40 % des gens à l'Office régional de placement (ORP) de Nyon sont des cadres. Je me suis dit que c'était inquiétant, mais possible vu la restructuration importante qui a eu lieu dans le monde bancaire depuis 2008. Je me suis ensuite dirigée vers les statistiques : il y a plus de 18'000 personnes entre 18 et 59 ans qui sont au revenu d'insertion (RI). C'est presque la population de la ville d'Yverdon. Seules 620 personnes parmi elles font l'objet de mesures d'insertion professionnelle. En parallèle, on entend régulièrement que le monde des entreprises cherche désespérément des compétences et, parfois, il faut aller à l'étranger pour les trouver. Le canton de Vaud a mis en place un projet à succès pour la jeunesse — Formation pour jeunes adultes en difficulté (FORJAD) — qui prévoit un accompagnement des jeunes en formation, afin qu'ils réussissent leurs premiers pas dans le parcours professionnel, après plusieurs échecs. Par cette interpellation, je demande au Conseil d'Etat s'il veut s'inspirer du projet FORJAD pour créer un programme similaire pour les bénéficiaires du RI âgés de 30 à 55 ans et quelles sont les alliances possibles avec les entreprises, afin de déployer un tel programme de reconversion pour les bénéficiaires du RI âgés de 30 à 55 ans, sachant qu'à partir de 40 ans il devient compliqué de se réinsérer dans le monde du travail, surtout si l'on n'a pas les qualifications requises.

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

Postulat Denis Rubattel et consorts – Potentiel et développement hydraulique dans le canton de Vaud ? (19_POS_106)

Texte déposé

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

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

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

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

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

- Etat sur le potentiel de réhabiliter d'anciennes usines qui utilisaient principalement la force hydraulique pour mouvoir les machines industrielles ?

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

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

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

Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures

*(Signé) Denis Rubattel
et 22 cosignataires*

Développement

M. Denis Rubattel (UDC) : — A l’heure d’un intérêt et d’une nécessité croissants et compréhensibles de la population et des milieux politiques pour des sources d’énergie renouvelable, notre canton devrait avancer plus concrètement et tout mettre en œuvre dans les lieux qui présentent encore un potentiel. L’énergie hydraulique devrait s’inscrire dans une telle démarche. Le programme de législature du Conseil d’Etat 2018-2022 prévoit d’ailleurs d’encourager les entreprises électriques à augmenter leur production d’approvisionnement ainsi que la distribution d’énergie d’origine hydraulique.

On rappellera qu’en Suisse, et particulièrement dans le canton de Vaud, les petites centrales hydrauliques produisent principalement de l’énergie électrique, qui représente une source significative d’énergie indigène et d’appoint. Mon postulat demande au Conseil d’Etat d’établir un rapport sur les potentiels et sur les développements hydrauliques possibles dans le canton de Vaud, ainsi que sur les intentions de notre gouvernement en matière d’énergie hydraulique. Approuvé par plus de 20 signatures, je demande expressément que le postulat soit renvoyé à l’examen d’une commission du Grand Conseil.

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

Postulat Muriel Thalmann et consorts – Pour un congé maternité, allaitement, parental, adoption... serein et une administration exemplaire et efficace (19_POS_107)

Texte déposé

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

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

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

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

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

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

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

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

Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures.

*(Signé) Muriel Thalmann
et 33 cosignataires*

Développement

Mme Muriel Thalmann (SOC) : — Il n'est pas encore usuel de remplacer systématiquement un homme ou une femme qui bénéficie d'un congé de longue durée, tel qu'un congé maladie ou de maternité, d'un congé pour une adoption, ou autre. Pourtant, la grande majorité des employeurs est affiliée à une assurance perte de gains (APG) qui prend en charge une grande partie des coûts liés à une absence planifiable à moyen terme. La pratique actuelle a pour conséquence de stigmatiser l'employée ou l'employé absent, qui a mauvaise conscience et subit une certaine pression psychologique du fait que les collègues de travail doivent se répartir les tâches de la personne absente.

Un congé maladie, maternité, allaitement, parental, etc. ne doit pas devenir une source de stress pour l'employé qui en bénéficie. Il ne doit pas devenir une charge supplémentaire pour l'équipe dans laquelle elle/il travaille, créant ainsi une surcharge néfaste pour la santé ainsi qu'une source de démotivation. S'y ajoute le fait que chaque période d'absence pour cause de maladie, maternité, etc. devient un risque pour le fonctionnement d'une unité administrative, surtout lorsqu'elle est de petite taille. Il convient donc de planifier les remplacements et d'introduire le principe du remplacement systématique, afin de déculpabiliser la personne en congé de longue durée, de donner une chance à une personne qui entre ou est déjà sur le marché du travail, d'alléger le travail des collègues restants, etc. Bref, c'est aussi un signal positif vis-à-vis des femmes et des parents qui désirent avoir des enfants.

L'administration cantonale devrait être exemplaire dans ce domaine et adopter une politique de remplacement systématique des personnes en congé maladie, des femmes enceintes, etc., afin que ces dernières puissent profiter sereinement de leur congé et envisager de le prolonger par un congé allaitement ou parental. Au vu de ce qui précède, j'ai l'honneur de demander au Conseil d'Etat

d'étudier la mise en place du remplacement systématique de tout employé à long terme dont l'absence est prévisible, afin que chacun puisse envisager sereinement cette absence et que le bon fonctionnement de l'unité administrative concernée soit assuré.

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

Postulat Sylvie Podio et consorts – Stop au harcèlement scolaire (19_POS_108)

Texte déposé

Selon le Conseil d'Etat le harcèlement scolaire touche environ 10 % des élèves¹. Sur 89'5000 écoliers, cela signifie 8'950 enfants victimes ; mais bien plus de concernés si l'on compte les auteurs et les témoins².

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

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

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

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

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

Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures.

*(Signé) Sylvie Podio
et 26 cosignataires*

Développement

Mme Sylvie Podio (VER) : — Comme nous le savons tous, le harcèlement scolaire est une véritable problématique, dans notre canton comme ailleurs. La Finlande a développé un programme, appelé KIVA, évalué par une méthodologie très sérieuse. Il se base sur deux axes, le premier consistant à travailler sur la prévention et le harcèlement scolaire auprès de l'ensemble des élèves, le deuxième consistant en certaines actions ciblées lorsqu'une situation de harcèlement est repérée. Ce programme obtient des résultats probants.

¹ Etat de Vaud, Conférence de presse 20 novembre 2015

² Etat de Vaud, page DGEO, chiffres clés

³ Claire F, Garandau & Salmivalli, Le programme anti-harcèlement KIVA, Presse Universitaire

Par ce postulat, j'aimerais que le Conseil d'Etat s'attache à étudier le programme, voire à le mettre en œuvre. Mais comme il s'agit d'un programme conséquent, je demande le renvoi en commission afin que nous puissions en parler ensemble avant de l'approuver définitivement.

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

Initiative Yvan Pahud et consorts au nom du groupe UDC – Pour le climat, réduisons nos émissions de CO₂ avec des actes concrets ! Stop à l'importation d'électricité à base de charbon, utilisons nos ressources en énergies renouvelables (19_INI_012)

Texte déposé

Nous connaissons tous les objectifs d'une politique énergétique raisonnable : protéger le climat, améliorer la sécurité d'approvisionnement de notre pays et renforcer notre économie publique. Le but de ces objectifs est de freiner l'exploitation des énergies fossiles — mazout, gaz, charbon — et de favoriser l'utilisation d'énergies renouvelables, respectueuses de l'environnement et des paysages. Tels sont les mots d'ordre aujourd'hui. Or, force est de constater que cette politique peine à avancer.

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

Le potentiel de production énergétique à base du soleil est énorme. Si nous décidions de couvrir, avec des panneaux solaires, la totalité des surfaces de toitures et de façades bien exposées, nous pourrions satisfaire, en 2050, l'entier de nos besoins annuels en eau chaude, une part significative de nos besoins de chauffage et près de 40 % de notre consommation électrique. Malheureusement, ce potentiel est à peine exploité, puisqu'en 2016, seuls 5% des toits et façades adaptés étaient équipés d'installations photovoltaïques.

Pourtant, les surfaces totales disponibles et bien exposées au rayonnement solaire sont estimées à 140 km² pour les toitures, et à 55 km² pour les façades. Le rayonnement solaire qui tombe en moyenne sur ces surfaces chaque année correspond à environ 200 TWh. C'est quasiment la consommation énergétique totale actuelle de la Suisse. De plus recourir au potentiel solaire des toitures et des façades exploitables ne nécessite aucune emprise sur les terrains constructibles ou sur les terres agricoles, donc préserve les surfaces d'assolement.

Le bois énergie constitue lui aussi une énergie renouvelable avec encore un énorme potentiel. Avec les nouvelles technologies, le bois n'est plus uniquement utilisé pour produire de la chaleur, mais il est également utilisé pour produire de l'électricité. Le bois, comme l'hydraulique, est une ressource d'énergie qui peut être stockée et utilisée sur demande.

En Suisse, le recours à l'énergie issue du bois pourrait sans problème être doublé, sans que les forêts n'en souffrent. Bien au contraire : nous maintiendrions ainsi la santé et la vitalité des forêts. Le potentiel d'énergie à base de bois en Suisse est estimé à 16.1Twh, soit près de 6 millions de m³. Pour le canton de Vaud, celui-ci est de 1'200 GWh, pour près de 285'000 tonnes de bois. Selon le dernier rapport du canton de Vaud, aux quantités de bois énergie actuellement produites par les forêts vaudoises, équivalentes à 27,5 millions de litres de mazout, pourraient s'ajouter l'équivalent de plus de 35 millions de litres de mazout.

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

Le solaire qui produit de l'électricité en bonne saison, allié au bois énergie qui produit de l'électricité en hiver forment un mix énergétique idéal. Mais ces deux énergies renouvelables peinent à se développer, ceci est dû à des importations de courants défiant toute concurrence. En effet, le coût de

rachat de l'électricité étant trop bas, de nombreuses installations ne voient pas le jour, faute de rentabilité.

Avec l'abandon de la rétribution à prix coûtant (RPC) fédérale, force est de constater que les diverses subventions aux propriétaires privés favorisent l'autoconsommation et non la production d'électricité pour l'ensemble de la population. Dès lors, afin de réduire l'importation d'électricité issue de sources non renouvelables comme le charbon, les signataires demandent à la Confédération la mise en place d'un système de rachat de l'électricité indigène renouvelable par les fournisseurs de courant, avec un prix au kWh qui couvre les coûts de production. Ce système serait basé sur l'ancien système RPC. Afin de développer réellement ces énergies, cette rétribution devrait s'ajouter aux aides à l'investissement appelées RU.

Sources :

- Site swissenergyscope
- Site OFEN
- Site Energie bois Suisse
- Site Etat de Vaud Energie

Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures.

*(Signé) Yvan Pahud
et 60 cosignataires*

Développement

M. Yvan Pahud (UDC) : — Nous connaissons tous les objectifs d'une politique énergétique raisonnable, soit protéger le climat, améliorer la sécurité de l'approvisionnement de notre pays et renforcer notre économie publique. Ces objectifs ont pour but de freiner l'exploitation des énergies fossiles et de favoriser l'utilisation d'énergies renouvelables respectueuses de l'environnement et des paysages. Or, force est de constater que cette politique peine à avancer, principalement du fait du prix de l'électricité et surtout au prix de rachat de l'électricité renouvelable. En effet, l'énergie solaire n'est aujourd'hui qu'à l'origine de 2,25 % de la production d'électricité en Suisse.

L'initiative demande la mise en place d'une mesure incitative ayant fait ses preuves pour produire toute électricité d'origine renouvelable. La mesure doit être incitative et non obligatoire ou punitive ; elle doit être une carotte plutôt qu'un bâton.

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

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)

Suite du premier débat

Le débat est repris.

Art. 74a. —

Mme Sonya Butera (SOC), rapportrice de majorité : — Le chapitre IV traite des autorisations communales. Une section 8 dédiée au transport de personnes à titre professionnel a été créée, conçue

dans le périmètre de l'article discuté précédemment. La commission vous propose trois amendements de plume aux alinéas 1, 3 et 5 qui visent à inclure les regroupements intercommunaux, les organismes intercommunaux, les associations de commune dans des structures qui ont la compétence de délivrer lesdites autorisations. Ensuite, la commission vous propose un amendement à l'alinéa 6 dont le but est essentiellement de renforcer les prérogatives communales discutées dans la LEAE aux articles 12a, alinéa 2 et à l'article 18.

« **Chapitre IV.** — (Titre) Autorisation délivrée par la commune *ou l'association de communes* »

« **Art. 74a.** — Al. 1 : les communes *ou associations de communes* (...). »

« **Art. 74a.** — Al. 3 : les communes *ou associations de communes* (...). »

« **Art. 74a.** — Al. 5 : Le règlement communal *ou intercommunal* (...). »

« **Art. 74a.** — Al. 6 : Outre l'usage accru du domaine public, les taxis autorisés peuvent prétendre à l'utilisation de l'enseigne "taxi". ~~Is~~ *Seuls les taxis* peuvent également prétendre au droit de sillonner les rues à la recherche de clients et de prendre en charge ceux qui les hèlent si le règlement communal le prévoit. »

Les amendements de la commission (alinéas 1, 3, 5 et 6) sont acceptés à l'unanimité.

M. Arnaud Bouverat (SOC) : — Nous proposons un amendement qui vise à déléguer aux communes, respectivement aux associations intercommunales la possibilité de gérer leurs services de taxi. Ceci impose aux communes le choix du nombre de taxis qui seront amenés à délivrer des prestations sur leur territoire. A partir du moment où on ne limite pas le cabotage — c'est-à-dire où n'est pas limité le nombre de véhicules — des chauffeurs d'autres communes qui débarqueraient sur le territoire pour embarquer des passagers poseraient un gros problème de planification. La plupart des communes dont la taille est importante définissent un nombre de licences ou d'autorisations qu'ils mettent à disposition, ces dernières étant censées répondre aux besoins. Si ne prévaut aucune gestion du nombre de taxis amenés à embarquer des personnes sur le territoire communal, alors nous nous retrouverons dans une situation similaire à celle du samedi soir à Lausanne avec des taxis provenant de l'ensemble du canton qui utilisent leur autorisation de chauffeur non pas pour répondre à l'obligation de service public dans leur région, mais pour venir démarcher des clients au besoin avec l'appui des plateformes comme Uber. Cela va complètement détruire la capacité des communes à gérer le nombre d'autorisations nécessaires pour répondre à la demande et diminuer les revenus de manière notable pour les taxis officiels, poser un gros problème de planification financière pour les compagnies de taxis et les indépendants, parce que la concurrence impliquera qu'ils ne facturent plus — s'il n'y a pas de limitation du cabotage — le coût du retour à domicile. Si, par exemple, un taxi lausannois se rend à Yverdon et qu'il peut prendre un passager pour l'amener à Morges, le premier client ne va pas payer le prix du retour, puisque le cabotage est autorisé. A Yverdon, il s'inscrira sur une plateforme, attendra un client et ainsi cassera le marché yverdonnois.

Ce système précarise la pratique des chauffeurs de taxi dans tout le canton et il nous semblerait raisonnable, à partir du moment où l'on délègue la compétence de gérer les taxis sur le plan communal, respectivement intercommunal, que le cabotage soit autorisé, mais sur des aires territoriales définies. En outre, dans les communes, très souvent, les taxis arborent des signes distinctifs, contrairement aux VTC dont les signes distinctifs seront seulement prévus pour les contrôles éventuels de la police — pour autant que des moyens soient prévus à cet effet. Sur la question de la visibilité, et dans mon exemple, le chauffeur de taxi qui viendrait de Lausanne ne pourrait plus utiliser son signe distinctif à Yverdon, mais devrait démarcher via des plateformes. On réalise rapidement que ce système pose des problèmes, non seulement de cohérence, mais aussi de financement, d'identification pour la clientèle, car le taxi ne peut pas être taxi sur une commune puis VTC sur une autre. Cela deviendrait vite ingérable pour les services chargés des contrôles. Pour ces raisons, nous vous proposons de limiter le cabotage en matière de taxi strictement aux communes et aux associations de communes qui délivrent les autorisations. Dans cette logique, un taxi lausannois pourrait être appelé pour un transport d'Yverdon à Lausanne, mais en revanche, il ne serait pas possible qu'un taxi prenne un client sur une commune tierce pour l'amener sur une autre commune tierce.

« **Art. 74a.** — Al. 7 (nouveau) : *Le cabotage n'est autorisé que sur le territoire de la commune ou de l'association intercommunale émettrice de l'autorisation.* »

M. Mathieu Blanc (PLR) : — Cet amendement a déjà été discuté en commission, et sans surprise, je vous invite, au nom du groupe PLR, à le refuser. D'abord, selon M. Bouverat, il serait incohérent de permettre le cabotage, car on ne comprendrait pas sous quelle fonction un taxi viendrait dans telle ou telle commune pour mener son activité. Au contraire, je pense que la limitation, ou la création de sortes d'arrondissements de limitations, voire d'interdictions de passer dans certaines conditions de telle à telle commune serait contraire à l'esprit de la loi, puisque le but de l'autorisation cantonale qui existera au terme de nos travaux, si nous adoptons cette loi, revient à créer un ensemble unifié au moins au niveau cantonal pour permettre l'activité des chauffeurs de taxi. Pour le reste, lorsqu'existe une utilisation accrue du domaine public sur le territoire communal, et que la commune est celle qui connaît le mieux sa situation, elle est à même de pouvoir délivrer des autorisations pour l'usage accru du domaine public pour permettre de traverser, par exemple sur des voies de bus, ou utiliser des emplacements réservés. C'est dans ce but que les taxis bénéficient d'une autorisation particulière. Pour le reste, le cabotage dans d'autres communes correspond bien au principe que l'on souhaite de cet espace unifié au niveau du canton et je ne crois pas qu'on puisse dire que cela va casser le marché de telle ou telle commune. Evidemment, d'un point de vue concurrentiel, cela sera plus compliqué et je comprends aussi les préoccupations des chauffeurs qui se sont adressés à M. Bouverat pour un tel amendement, mais à notre sens, le marché va pouvoir d'une manière ou d'une autre régler la question. Je ne pense pas qu'il y aura un afflux de 60 ou 70 taxis au même endroit dans telle commune vaudoise qui espèrent avoir des clients, mais que la loi permettra de réguler le système. En conclusion, je vous invite à refuser cet amendement.

M. François Pointet (V'L) : — Lors de l'entrée en matière, nous avons annoncé que nous ne mettrions pas en danger l'équilibre trouvé ; les VTC sont autorisés au niveau cantonal et peuvent travailler sur l'ensemble du canton. Les taxis avec usage accru de l'espace public sont autorisés au niveau communal ou intercommunal. L'objectif de cet amendement est bien de remettre sur la table les autorisations communales de taxis B : c'est une limitation inacceptable de la concurrence. Par conséquent, les Vert'libéraux vous invitent à refuser cet amendement.

Mme Sonya Butera (SOC), rapportrice de majorité : — Il s'agit en effet d'un amendement qui a été discuté en commission. Je ne vais étonner personne en vous dévoilant que ce dernier a divisé la commission, dans un vote de 7 à 6. Comme l'a rappelé M. Blanc, il s'agit d'une loi qui vise à cantonaliser certains aspects, mais cette loi maintient certaines prérogatives communales ou intercommunales en matière d'utilisation du domaine public. Plus précisément, l'alinéa 3 de l'article 74a insiste sur ce que les chauffeurs ou les entreprises de transport doivent offrir en retour aux communes ou aux associations intercommunales pour pouvoir bénéficier du logo taxi qui le rende héléable dans la rue ou pour pouvoir utiliser des places de stationnement spécifiques.

Dans l'Ouest lausannois, nous utilisons un service de taxi-bus qui fonctionne en complément des transports publics, et dans différentes communes du canton, des services de taxis qui évitent à des communes éloignées telles que Gilly de subventionner des horaires plus accrus du, car postal. En échange de cette activité existe la possibilité d'avoir le logo taxi sur le toit. En effet, lors des discussions en commission, la question de pouvoir être VTC dans une autre commune s'est posée, toutefois, l'amendement visait à ce que le cabotage, c'est-à-dire le fait de circuler sur le territoire communal à la recherche d'un client, soit interdit. Peut-être que dans l'application pratique, cela impliquerait que le chauffeur d'un taxi arborant un logo lausannois devrait éteindre son enseigne.

M. Arnaud Bouverat (SOC) : — M. Blanc assume aussi des fonctions au niveau de l'association intercommunale des services de taxis de la région lausannoise et cette association, depuis 2 ou 3 ans révisé constamment le nombre de licences octroyées. Pourquoi cette zone d'incertitude ? Parce que le marché n'est plus gérable en raison notamment des taxis pirates qui viennent d'autres régions et qui prennent une partie du marché, ce qui pose des problèmes de revenus aux chauffeurs et à l'association intercommunale qui ne parvient plus à gérer le nombre de taxis autorisés nécessaires pour répondre à la demande tout en garantissant qu'ils survivent de leur revenu, puisqu'ils ne sont pas subventionnés. En outre, la gestion des flux de circulation est problématique, puisque la plupart de ces taxis pirates

essaient de capter des clients, non pas sur les emplacements réservés aux taxis, mais à proximité immédiate, à la sortie des boîtes de nuit, phénomène que vous observez de manière très régulière aux arrêts de bus, à proximité des établissements de nuit. Ce sont des problèmes extrêmement concrets, dont l'un touche très directement l'association intercommunale des services de taxis ; il s'agit de trouver une solution.

La position de M. Blanc m'étonne quelque peu, ne percevant pas l'ombre d'une solution dans sa proposition. On peut imaginer que s'il souhaite amender notre proposition ; néanmoins, alors que la situation lausannoise est déjà ingérable, nous sommes en train de la cantonaliser. L'option prise par le groupe PLR m'inquiète.

Enfin, sur l'aspect écologique, si désormais le marché implique que le taxi doit financer sa course retour même d'une destination lointaine, je ne suis pas convaincu que nous progressions en matière d'écologie. Cela signifie aussi que l'aller et le retour ne seront plus rémunérés, à moins que le chauffeur ne fasse le pari de trouver un client à son lieu de destination pour pouvoir poursuivre son travail ; pourtant, pendant ce temps, il ne répondra pas à l'obligation de service public de la commune de départ. Et s'il devait malgré tout revenir, alors au prix de qui le ferait-il ? Au prix du sacrifice de son propre revenu, puisque le retour ne lui est pas financé. Cette position pose donc un réel problème structurel. Ainsi, nous appelons à soutenir l'amendement qui garantirait aux communes la garantie de définir un service public de taxis gérable, pour que les véhicules restent en priorité à disposition des usagers de la région et non pour délivrer des prestations de VTC dans le reste du canton.

M. Marc Vuilleumier (EP), rapporteur de minorité : — La minorité de la commission soutiendra l'amendement Bouverat, car il va dans le même sens que celui que nous déposerons à nouveau dans quelques minutes et qui vise à garder un certain nombre de compétences aux communes.

M. Blanc s'échine à croire que le marché règlera tout ; or, une étude approfondie de l'EPFL a démontré que les lois du marché ne pouvaient régler le problème des taxis, car leur afflux dans un marché qui n'augmente pas rend la vie de tout le monde impossible. J'ignore si M. Blanc sort parfois le weekend, mais ce sont effectivement parfois 40, 50 ou 60 voitures qui n'ont pas le droit de travailler à Lausanne et qui y circulent tout de même. Non seulement ces voitures viennent à Lausanne sans en avoir le droit, mais elles prennent le travail des gens qui occupent des stations officielles. Les gens au profit d'autorisations ont beaucoup de peine à boucler leur fin de mois avec un tel marché. Je vous enjoins d'accepter cet amendement.

M. Philippe Leuba, conseiller d'Etat : — Les arguments qui ont plaidé en commission pour le rejet de cet amendement ont été rappelés. J'ajouterai un élément qui a fait l'objet d'une analyse complémentaire de notre part à la suite et en vue de ce débat, à savoir ce que la LMI prévoit par les directives d'application édictées par la Commission de la concurrence, l'autorité garante de son application. La Commission de la concurrence a fixé de façon très précise ce que le droit fédéral comprend comme cabotage autorisé et interdit. La LMI épuise la matière, et vous ne pouvez aller dans un sens différent de ce qu'elle prévoit. Les directives de la Commission de la concurrence fixent les critères suivants, partant du principe qu'il s'agit d'un taxi au bénéfice d'une autorisation communale à Yverdon. Ce taxi peut prendre un passager en charge à Yverdon et l'amener à Lausanne. Il peut, à ce moment, reprendre un passager à Lausanne pour le ramener à Yverdon. Il peut reprendre un passager à Lausanne et l'amener à Yvonand. En revanche, la LMI interdit que le taxi homologué à Yverdon arrive à la gare de Lausanne et prenne un client à la gare de Lausanne pour l'amener à Ouchy. Ainsi, le cabotage à l'intérieur d'une même commune pour laquelle il n'y a pas d'autorisation est interdit. Vous pouvez discuter jusqu'à la nuit des temps, je crains de devoir vous dire que la LMI s'imposera au Grand Conseil vaudois puisqu'il s'agit d'une législation fédérale. Et le principe même de notre loi respecte les cautions fixées par le droit fédéral, or, l'amendement de M. Bouverat qui interdit purement et simplement le cabotage ne respecte pas le cadre fédéral ; à cet égard, il doit être rejeté.

M. Arnaud Bouverat (SOC) : — puisqu'à toute évidence vous avez documenté votre position à l'aide de cette étude la Commission de la concurrence, pourriez-vous l'adresser aux membres de la commission, en vue du deuxième débat ?

M. Philippe Leuba, conseiller d'Etat : — Je la ferai livrer... par Uber ou par un taxi ? (*Rires*)

M. Guy Gaudard (PLR) : — J'ai bien entendu les explications du conseiller d'Etat sur le cabotage. Je me demande qui sanctionne le cabotage interdit ? La commune sur lequel le cabotage a lieu ou une patrouille de la Police cantonale ?

M. Mathieu Blanc (PLR) : — Je laisserai le conseiller d'Etat répondre à la question qui lui a été posée. Les directives de la Commission de la concurrence me paraissent extrêmement précises. J'observe que les cas de figure évoqués par mes estimés collègues Bouverat et Vuilleumier visent essentiellement ce qui est d'ores et déjà interdit et qui le sera toujours après l'adoption de la loi. En ce sens, il me semble que le refus de l'amendement se justifie pleinement.

M. Philippe Leuba, conseiller d'Etat : — Pour répondre à M. Gaudard, la police en charge de la voie publique dans la commune concernée. A Lausanne, les contrôles seront effectués par la police lausannoise, comme pour toute infraction commise sur la voie publique, et s'il s'agit d'un cabotage à Puidoux, alors il en incombera à la gendarmerie cantonale. Mais le problème d'Uber à Puidoux est beaucoup plus théorique que pratique !

M. Guy Gaudard (PLR) : — J'avais cru comprendre que c'était le canton qui encaissait le fruit des amendes dû à un manque de respect du règlement. Quid d'un taxi qui maraude sur la Place de la gare à Lausanne et qui fait une course à Ouchy. Est-ce la police de Lausanne qui va amender ce chauffeur ?

M. Philippe Leuba, conseiller d'Etat : — S'il s'agit d'une infraction constatée sur la voie publique, notamment le cabotage entre la gare de Lausanne et Ouchy, alors c'est la Police communale et la caisse communale bénéficiera du produit de l'amende. S'il y a des conséquences administratives, ces dernières sont prises en charge par la Police du commerce et sanctionnées par cette dernière.

M. Guy Gaudard (PLR) : — Pardonnez-moi, monsieur le Conseiller d'Etat, mais j'avais compris qu'il s'agissait du préfet.

M. Philippe Leuba, conseiller d'Etat : — S'il s'agit d'une infraction constatée par la police, alors c'est la police qui sanctionne. Si c'est un retrait d'autorisation cantonale, ce sera la Police du commerce, comme pour le retrait d'une licence Loi sur les auberges et débits de boissons (LADB). Ce sont deux situations différentes. Dans le cas d'un excès de vitesse, vous pouvez recevoir une amende constatée par la gendarmerie, mais un retrait de permis à la suite d'un excès de vitesse relève d'une décision du droit administratif prise par le Service des automobiles et de la navigation (SAN).

L'amendement Arnaud Bouverat est refusé par 78 voix contre 57.

M. Marc Vuilleumier (EP), rapporteur de minorité : — La minorité de la commission continue d'espérer, toujours, un peu, trois améliorations importantes. D'abord, la mise en place d'un système de contrôle, dont le projet de loi ne fait absolument aucune mention. Les propos du conseiller d'Etat, la semaine passée, ne sont guère rassurants. Ensuite, elle souhaite le maintien d'une formation digne de ce nom pour un métier qui l'est, aussi, et le premier débat a montré que le Grand Conseil n'en voulait pas. La dernière amélioration concerne le maintien de compétences communales ou intercommunales, non seulement pour les taxis qui utilisent de manière accrue le domaine public, mais aussi pour les VTC. C'est l'objet de l'amendement que nous avons déposé en commission et que nous proposons à nouveau.

L'un des griefs majeurs par la profession, notamment dans les zones urbaines et la nuit, concerne l'arrivée massive de taxis pirates venant de tout le canton et qui travaillent sans autorisation. C'est d'ailleurs ce que M. le conseiller D'Etat Mauro Poggia vient de déclarer au niveau genevois : l'invasion barbare d'Uber — et ce n'est pas un gauchiste qui le dit. Aujourd'hui, la police dénonce ces faits, mais cela demeure insuffisant pour enrayer le phénomène. Avec l'autorisation cantonale des VTC, tout le monde pourra travailler partout dans le canton. Comme l'a montré une étude de l'EPFL, l'afflux, la nuit, de VTC ne permettra plus aux conducteurs traditionnels de gagner leur vie. Par conséquent, l'invasion barbare est programmée, les nuits de weekend, notamment dans la ville de Lausanne et dans la région lausannoise.

Nous demandons que les communes qui le souhaitent puissent édicter des conditions aussi pour les VTC et pas seulement pour les taxis. C'est la condition pour que ce métier en reste un et pour que quelques plateformes ne prennent pas tout le marché au détriment des gens dont c'est le gagne-pain. Il

reste une chance d'enrayer cette invasion barbare, sachons la saisir et c'est par le biais de l'amendement proposé, qui a reçu un bon soutien en commission, que nous le pourrons.

« **Art. 74a.** — Al. 7 (nouveau) : *Les communes ou associations de communes peuvent édicter des conditions pour les VTC travaillant sur leur territoire.* »

M. Arnaud Bouverat (SOC) : — Le groupe socialiste aurait très bien pu s'accommoder d'une législation comprenant des autorisations VTC strictement définies sur le plan cantonal et de manière exhaustive, pour autant que le Grand Conseil assume certaines responsabilités tant en matière de contrôles qu'en matière de délivrance d'autorisations, notamment la formation, respectivement un examen pour accéder au marché aujourd'hui réparti entre un marché noir et un marché gris. Il est nécessaire de prendre des décisions importantes pour que soient gérés de manière exhaustive les VTC sur le plan cantonal. En l'occurrence, les débats ont montré que le Grand Conseil n'a pas, à notre sens, pris ses responsabilités. Dès lors, il nous reste à espérer que les communes qui endossent une certaine responsabilité prennent des dispositions complémentaires, y compris pour les VTC, en matière de formation et d'examen en vue de délivrer des prestations. Dans ces conditions, le groupe socialiste soutiendra l'amendement de la minorité afin que les communes pallient les manquements du Grand Conseil.

M. Mathieu Blanc (PLR) : — A nouveau et sans surprise, le groupe PLR vous invite à refuser cet amendement par souci de cohérence avec le cadre légal, dont la majorité du parlement souhaite se doter pour poser des règles simples, claires et efficaces. C'était l'un des buts du postulat déposé par mon collègue Buffat : une autorisation cantonale accessible incluant la nécessité minimale d'être titulaires d'un permis de chauffeur professionnel et de montrer patte blanche sous l'angle du respect du droit du travail ou des assurances sociales. Telles nous semblaient être les conditions nécessaires pour assurer la protection de l'intérêt public, des règles minimales. Pour le reste, il ne convient pas de laisser les communes adopter des conditions supplémentaires pour les chauffeurs de VTC. Je vous encourage par conséquent à refuser cet amendement.

M. Philippe Leuba, conseiller d'Etat : — Je souhaite que chacun perçoive les conséquences d'un tel amendement. La loi telle que vous l'avez adoptée jusqu'à maintenant prévoit une législation et une autorisation cantonale pour les VTC. Pour les taxis, les autorisations complémentaires sont d'ordre communal. L'amendement de M. Vuilleumier viserait à soumettre à nouveau les VTC aux autorités communales. Nous devons mesurer les conséquences d'un tel amendement qui impliquerait que le VTC appelé à Aigle pour un déplacement à Lausanne connaisse la totalité des conditions supplémentaires édictées par toutes les communes qu'il entend traverser : Aigle, Yverne, Villeneuve, Veytaux, Montreux, etc. Ce n'est qu'après avoir étudié l'ensemble de ces conditions cumulatives qu'il pourrait dire à son client potentiel s'il est ou non autorisé à le conduire. Avouer avec moi que c'est un tout petit peu compliqué et complètement contraire à tout ce que vous avez voté aujourd'hui et qui vise à confier au canton le fait de gérer les VTC et pas à l'ensemble des communes. Cet amendement détricote la loi et fait basculer les VTC dans un régime communal, ce que, ni vous ni la commission n'avez voulu, et de surcroît, entraînerait des complications absolument impossibles tant pour les chauffeurs que pour les clients. Monsieur Vuilleumier, vous avez annoncé que cet amendement avait reçu un bon accueil en commission, il faut quand même préciser que cet accueil fut tellement bon qu'il a été refusé ! (*Rires.*)

M. Marc Vuilleumier (EP), rapporteur de minorité : — Six voix favorables contre 7 me paraissent représenter un bon accueil ! Monsieur le conseiller d'Etat, vous avez le droit de faciliter la tâche à un grand diffuseur de courses ; en revanche, vous n'avez pas le droit de singer les propositions qui viennent d'un autre bord politique. L'amendement que nous proposons implique une autonomie communale complète, puisque l'amendement dit « peuvent » édicter. Quand on voit le détricotage qui s'opère déjà aujourd'hui à Lausanne avec le même courant que le vôtre, on s'aperçoit qu'on diminue les exigences liées à ce métier, qu'on les détricote ; je ne considère pas que nous sommes, même à Lausanne, en train de vouloir mettre un règlement sur pied. Et je le regrette. Le fond du problème tend à déterminer quel est l'intérêt des professionnels de la branche. Et ce dernier équivaut à posséder un marché qui leur permette de vivre ; or, ce que vos proposez avec cette loi ne permettra plus à personne de vivre de ce métier, puisque ce ne seront plus que des petits boulots partiels sans LPP. A long terme,

le modèle économique Uber et toutes les autres plateformes existantes entraîneront un véritable désastre social.

M. Mathieu Blanc (PLR) : — Pour réagir aux propos de M. Vuilleumier dont je respecte les visions différentes au sujet de ce projet de loi qui offre des conditions-cadres aux chauffeurs, ce qui est sensé, mais assure aussi une concurrence aussi loyale que possible entre les différents acteurs du marché, par exemple en exigeant un permis de chauffeur professionnel, un cadre plus restrictif qui s'assure que les règles soient respectées en matière de droit du travail — ce n'était pas le cas avant avec UberPop — cela relève de notre responsabilité de législateur. Pour le reste, il y a un autre intérêt qu'il s'agit d'évoquer, parce qu'il n'est pas souvent répété d'un certain côté de l'hémicycle : l'intérêt de la clientèle et des passagers qui doivent aussi pouvoir bénéficier d'une activité de transport de personnes le plus simple possible à des coûts acceptables. C'est aussi dans le sens de ce projet de loi, puisqu'il remplit à la fois des objectifs de protection minimale des chauffeurs de taxi, mais aussi de la clientèle tout en restant dans un cadre assez flexible. Comme pour un certain nombre de professions, une forme de concurrence s'exerce avec parfois des difficultés dues à des évolutions technologiques. En effet, ce n'est pas seulement l'arrivée de Uber qui a rendu l'activité des chauffeurs de taxi plus difficile. Un certain nombre d'améliorations encouragées par toutes et tous en matière de transport public a aussi un impact sur l'activité des chauffeurs de taxi et il est préférable d'accompagner le mouvement plutôt que de systématiquement le freiner, et de trouver des solutions pour tous les acteurs, pas seulement les chauffeurs ou les passagers, mais l'ensemble, et ce, de manière saine et cohérente.

M. Arnaud Bouverat (SOC) : — Je suis toujours un peu étonné de ce plaider pour un marché relativement libre de la part d'un avocat qui s'inscrit dans l'une des professions les mieux protégées de ce pays. Plaider pour le libre marché, finalement, mais ne jamais l'appliquer à soi-même. Il faut se montrer plus pragmatique que les propos de M. Blanc et regarder la situation comme elle est.

Nous essayons d'avoir un marché cantonal pour autant qu'existent des dispositions qui permettent de le respecter dans une concurrence loyale. Sur le plan des contrôles, des formations préalables, respectivement des examens, nous n'avons rien obtenu de conséquent, alors que d'habitude, au Grand Conseil vaudois, nous n'avons pas l'habitude de promulguer des lois déclamatoires, mais plutôt qui s'appliquent et constituent un bon instrument. Il n'y a rien dans cette loi qui s'assure que les chauffeurs, respectivement les entreprises la connaissent, dans un marché dont on sait déjà aujourd'hui qu'il est extrêmement difficile.

En dépit de solutions sur le plan cantonal, nous sommes obligés de nous en remettre à une échelle communale, déjà aujourd'hui confrontée au problème, et de devoir prendre des dispositions. Nous aurions bien entendu préféré le faire sur le plan cantonal par le biais de deux articles qui nous semblaient absolument décisifs, mais ce ne fut pas le cas. Forts de ces votes, nous devons nous en remettre à ceux qui sur le terrain sont confrontés au problème, et prendront des dispositions plus pertinentes, à savoir les communes. Bien entendu, nous pourrions réviser notre position, si dans le cadre du deuxième débat, des améliorations concrètes qui ne sont pas simplement déclaratoires au niveau des contrôles et de l'information aux chauffeurs de taxi et de VTC sont amenées ; dans ce cas, nous pourrions parler de concurrence loyale sur le plan cantonal. Mais à l'heure actuelle, et en l'état des discussions, la concurrence loyale n'est pas prévue par cette loi cantonale.

M. Marc-Olivier Buffat (PLR) : — Monsieur Bouverat, il est vrai que les avocats lausannois qui paient leurs impôts et pratiquent à Lausanne n'ont pas encore eu l'idée de proposer une modification de la loi sur le barreau visant à dire que les communes peuvent édicter des conditions spéciales pour l'obtention du brevet d'avocat ! Ce serait une bonne idée ! En vous écoutant, je me demandais si je n'allais pas déposer une motion en ce sens... Trêve de plaisanterie, on voit bien l'absurdité de la proposition liée à l'amendement, non seulement absurde, mais irrecevable du point de vue de la technique législative, parce que la notion de « conditions » est incompréhensible. Sont-ces des conditions de sécurité, de santé, supplémentaires, dérogoires, suspensives, résolutives... ? Que vous votiez ou non ce texte, — je vous invite évidemment à le refuser — il est tout simplement inapplicable parce que beaucoup trop imprécis.

M. Philippe Leuba, conseiller d'Etat : — J'aimerais simplement réagir aux propos de M. Vuilleumier sur l'idée que le Conseil d'Etat a déposé un projet de loi en faveur d'Uber. Je suis

convaincu qu'Uber se serait bien passé du projet de loi qui vous est soumis et préférerait une absence totale de législation spécifique... Le Conseil d'Etat n'a pas voulu laisser une forme de loi de la jungle régner dans ce domaine et il a proposé une loi équilibrée, travaillée en commission. D'ailleurs, cette dernière refuse l'amendement parce qu'il est simplement inapplicable. Monsieur Bouverat, je conçois le but tactique et stratégique de voter ce texte en premier débat en espérant qu'il soit corrigé en deuxième débat, pour pouvoir le rejeter. Lorsqu'on est parvenu à des votes purement tactiques, cela signifie que les amendements, en soi, n'ont pas de pertinence. Car les lois ne sont pas faites avec des arguties tactiques ; si d'aventure, un amendement qui n'a pas de pertinence était maintenu au deuxième débat, alors nous posséderions une loi inapplicable pour l'ensemble des administrés vaudois. Je vous appelle à garder les intérêts légitimes de l'ensemble des administrés de ce canton en tête : chauffeurs de taxi, VTC et clients.

M. Marc Vuilleumier (EP) : — Monsieur Buffat, je vois que lorsque nous présentons un amendement relatif au cabotage, alors il ne convient pas, car contraire à la LMI ! Et lorsqu'il s'agit d'un amendement plus général, alors ça ne va pas non plus, parce que trop général ! Vous voulez des conditions minimales — car il en faut tout de même un tout petit peu —, mais qui satisfont Uber et sans contrôle, vous préparez une autoroute au diffuseur le plus important et dont les reins sont solides. Cela me fâche !

L'amendement Marc Vuilleumier est refusé par 72 voix contre 58 et 3 abstentions.

L'article 74a, amendé, est accepté avec 1 avis contraire et quelques abstentions.

Art. 2. —

Mme Sonya Butera (SOC), rapportrice de majorité : — Les dispositions transitoires de cette loi concernent essentiellement la mise en œuvre de l'article 62g dont nous avons discuté la semaine dernière. Cet article traite du registre cantonal qui regroupe les autorisations cantonales et communales qui s'appliquent aux chauffeurs, aux entreprises de transport et aux diffuseurs de courses. Le texte du Conseil d'Etat prévoit un délai de deux ans pour l'élaboration d'un registre informatique qui, je le rappelle, ne sera pas public, mais qui sera accessible aux différentes autorités policières ou à la Police du commerce du canton. La longueur du délai a inquiété plusieurs commissaires. M. le conseiller d'Etat nous a expliqué qu'il y aurait vraisemblablement une mise en œuvre plus rapide, mais que rien ne pouvait être assuré. Suite à ses propos, la commission a renoncé à déposer un amendement pour raccourcir le délai à six mois ou à une année.

Mme Jessica Jaccoud (SOC) : — Au nom du groupe socialiste, je vous propose un amendement qui prévoit la mise en œuvre du registre des autorisations dans un délai de dix-huit mois, au lieu de deux ans. Comme l'a indiqué la rapportrice de majorité, cette discussion a déjà eu lieu lors de la séance de commission. Il est vrai que de nombreux commissaires, dont je faisais partie, se sont inquiétés de voir ce système d'autorisation parfaitement fonctionnel dans un délai relativement long. Deux ans c'est relativement long, surtout dans un marché dans lequel arrivent de nouveaux acteurs à une vitesse impressionnante. Vous l'avez peut-être lu, un nouvel acteur du marché VTC prévoit déjà de s'installer à Genève. Son arrivée sur le canton Vaud de ne saurait tarder. Depuis les séances de commission, nous avons également eu l'assurance de M. le conseiller d'Etat que, dans un délai de dix-huit mois, soit six mois de moins que ce qui avait été initialement prévu dans le projet de loi, ce registre cantonal pourrait être mis en œuvre. Je vous propose, dès lors, l'amendement suivant qui permettra d'accélérer quelque peu la mise en œuvre de ce registre des autorisations, tout en permettant aux services concernés d'avoir le temps de le mettre en place.

« **Art. 2. —** Al. 1 : Dispositions transitoires

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

Mme Sonya Butera (SOC), rapportrice de majorité : — En tant que présidente de la commission, j'ai reçu différentes demandes émanant de professionnels de la branche. Compte tenu de la nouvelle information de la possibilité, pour les services de l'Etat, de mettre en œuvre la loi dans un délai de dix-huit mois et compte tenu des soucis et des différentes inquiétudes qui ont été signifiées à la commission, je vous invite, à titre personnel, à suivre la proposition de Mme Jaccoud.

M. Philippe Leuba, conseiller d'Etat : — Il faut bien le comprendre, la loi entrera en vigueur bien avant l'échéance du délai de dix-huit mois ou de deux ans. C'est le registre informatique — qui doit encore être créé — qui pourrait nécessiter un délai de dix-huit à vingt-quatre mois. Ce n'est pas un choix politique qui est à l'origine du délai de deux ans. Après avoir entendu la Direction des systèmes d'information (DSI) — qui ne fait pas partie de mon département — il faut tenir compte des possibilités matérielles des services de l'Etat qui doivent développer le programme informatique pour remplacer celui qui existe actuellement et qui est intitulé « Pétales ». J'en ai discuté avec ma collègue Nuria Gorrite, qui est en charge de l'informatique cantonale : selon elle, la DSI est certaine d'y arriver en deux ans, mais pas en dix-huit mois. Je ne suis pas opposé à un délai de dix-huit mois, mais la question qui se pose est la suivante : si, malgré tous les efforts et les injonctions du Conseil d'Etat et les efforts de la DSI, nous n'arrivons pas à élaborer ce programme dans un délai de deux ans que va-t-il arriver en termes de respect de l'ordre juridique ? L'engagement du Conseil d'Etat, que je prends aujourd'hui au nom du gouvernement, est d'aller le plus vite possible. Les instructions seront données à la DSI et à la Police cantonale du commerce (PCC) pour que le système informatique puisse être opérationnel le plus rapidement possible. Néanmoins, aujourd'hui, je ne suis pas en mesure — si je me réfère à ce que me dit la DSI — de vous garantir que dix-huit mois suffiront pour mettre au point ce programme informatique. Nous ferons tout ce qu'il est possible de faire pour que l'entrée en vigueur se fasse le plus vite possible, mais la difficulté d'une telle règle légale est qu'elle pourrait être, sans aucune volonté du Conseil d'Etat, violée, parce que la DSI ne parviendrait pas à respecter ce délai. C'est la raison pour laquelle nous avons prévu un délai de deux ans qui, c'est certain, pourra être respecté.

L'amendement Jessica Jaccoud est refusé par 63 voix contre 59 et 8 abstentions.

Mme Valérie Induni (SOC) : — Je demande un vote nominal.

Cette demande est appuyée par au moins 20 députés.

Le président : — Si vous acceptez l'amendement Jessica Jaccoud, vous votez oui, si vous le refusez, vous votez non. Les abstentions sont possibles.

Au vote nominal, l'amendement Jessica Jaccoud est refusé par 65 voix contre 63 et 5 abstentions.

(Voir annexe en fin de séance.)

L'article 2 est accepté avec de nombreuses abstentions.

M. Jean Tschopp (SOC) : — Je dépose un amendement — qui avait été débattu en commission — qui demande l'introduction d'une Commission cantonale des taxis et VTC. Au fond, ce qui est demandé est assez simple : il s'agit de mettre en place une commission cantonale des acteurs de la branche, comme cela se fait souvent dans d'autres lois, par exemple dans la Loi sur l'organisation de la violence domestique. Il s'agirait d'instaurer une telle commission pour un secteur chamboulé par l'arrivée d'un acteur. Monsieur le conseiller d'Etat, vous avez fini par nommer cet acteur, après trois semaines de débats : il s'agit d'Uber. Vous ne vous êtes pas réveillé un matin avec l'idée de faire une loi sur les taxis. Il est aussi

vraisemblable que de nouveaux acteurs, dans les diffuseurs de courses, vont intégrer ce secteur. Il y a aussi de nombreux problèmes en lien avec le maraudage, c'est-à-dire des véhicules qui circulent à vide à la recherche de clients ou les problèmes des taxis sauvages qui concernent aussi bien des compagnies de taxis que des compagnies de VTC. Nous avons une loi ambitieuse, c'est vrai, mais nous avons répété qu'il fallait se doter de moyens pour la mettre en œuvre. Ce moyen que nous proposons n'est pas un luxe, mais une nécessité : il s'agirait d'associer le retour des acteurs de la branche, les milieux professionnels, les associations patronales, les représentants des indépendants et les représentants des employés. C'est déjà un embryon de partenariat social qui permettrait de faire remonter les difficultés constatées sur le terrain. Ces difficultés, il y en a déjà aujourd'hui dans les différentes régions concernées et elles sont importantes.

Il s'agit d'une disposition transitoire, ce qui signifie que cet article a une durée de vie de cinq ans. Nous verrons ensuite si cette disposition devrait être reconduite ou pas. Chers collègues, donnons-nous les moyens de faire remonter les difficultés constatées sur le terrain pour pouvoir suggérer des rectifications, si cela s'avère nécessaire, pour faciliter et étendre l'application de cette nouvelle loi.

« **Art. 2bis.** — (Nouveau) *Dispositions transitoires – Commission cantonale des taxis et véhicules de transports*

Al. 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.

Al. 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.

Al. 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 au non. »

Mme Florence Bettschart-Narbel (PLR) : — Le groupe PLR s'opposera à l'amendement proposé par M. Tschopp. En effet, nous estimons que de mettre en œuvre une commission va amener beaucoup de lourdeur dans ce dossier. En réalité, cela ne va rien résoudre. Le système mis en place — avec une Police du commerce qui fonctionne, auprès de laquelle on peut faire des dénonciations si certaines choses ne fonctionnent pas — me paraît suffisant et n'appelle pas à la mise en place d'une nouvelle commission. De plus, il subsistera les associations intercommunales qui pourront discuter d'un certain nombre de problèmes. En résumé, nous refuserons cette proposition d'amendement.

M. Gérard Mojon (PLR) : — Je dois avouer que je commence sérieusement à m'inquiéter. A entendre nos débats, je me demande si nos problèmes ne vont pas bientôt se résoudre tout seuls, parce qu'il n'y aura plus un seul client qui osera prendre un taxi. Avec des chauffeurs qui ne sauront plus s'ils ont le droit ou pas de faire ceci, d'aller là, de prendre un client ici ou de l'amener là ; avec des gens qui sont chargés du contrôle qui ne sauront plus s'ils ont le droit de sévir ou pas, en tant que client potentiel, je vais peut-être simplement téléphoner à un ami en lui demandant de venir me chercher lorsque je suis en rade quelque part. Finalement, nous aimerions faire une loi pour favoriser le service — et j'insiste sur ce terme — des taxis, alors faisons en sorte que cela reste un service abordable. Avec cette commission, nous ajoutons une couche supplémentaire à la confusion. S'il vous plaît, refusez cet amendement !

M. Jean Tschopp (SOC) : — Nous avons vu, dans le traitement de cette loi, que certaines questions se posent, y compris des questions financières d'ailleurs. La semaine dernière, nous

avons débattu de la question des contrôles ; nous savons maintenant que la Police du commerce sera en charge de délivrer les autorisations. Si je me réfère aux explications de M. le conseiller d'Etat, nous savons aussi que les postes de police communale ou intercommunale devraient être repourvus. Cela dit, j'ai aussi vu passer une lettre de la municipalité de Lausanne qui vous était adressée et dans laquelle on s'inquiétait aussi de la question des contrôles. Lausanne est particulièrement concernée par cette question des taxis et VTC, puisqu'elle concentre une grande part des activités du secteur. Elle est donc autorisée à avoir un avis sur cette question. La question financière se pose aussi, puisque les polices communales vont continuer à faire des contrôles pour un encaissement qui se fera au niveau cantonal. Evidemment, cela constitue une forme de biais et on peut s'imaginer que les communes seraient moins motivées ou moins enclines à faire des contrôles si le produit des amendes arrive dans les poches du canton. C'est une difficulté, parmi d'autres, qui nous attend. Ce sont des questions légitimes auxquelles nous n'avons pas de réponse aujourd'hui.

Monsieur Mojon, on peut évidemment dépeindre un tableau qui empêcherait tout un chacun de prendre un taxi ou un VTC, mais ce n'est pas l'orientation de cette loi qui vise plutôt à intégrer de nouveaux diffuseurs de courses et à les faire rentrer dans le rang. Vous dressez un tableau qui ne correspond absolument pas au contenu de cette loi qui va plutôt dans le sens d'une libéralisation du marché.

En outre, cette demande de création d'une commission cantonale provient aussi bien des indépendants que des salariés. Selon mes informations, elle est aussi soutenue par des représentants patronaux. C'est une demande émanant des acteurs concernés, des acteurs qui sont préoccupés et qui souhaitent avoir leur mot à dire dans la mise en œuvre de cette loi. Cela n'a rien d'une lourdeur, c'est ainsi que fonctionne ce canton : c'est en s'associant les acteurs du terrain, en valorisant le partenariat social ou en le permettant d'émerger. Madame Bettschart-Narbel, ce n'est pas une lourdeur que de vouloir mettre en place cette commission. Soit vous êtes sur une orientation purement libérale, sans limites, de confiance pleine et entière au marché et en ayant peu d'égards pour le partenariat social et les acteurs du terrain, mais cette demande n'est pas une vue de l'esprit ; ce n'est pas une lourdeur. Au contraire, c'est un moyen de mettre de l'huile dans les rouages pour s'associer les acteurs du terrain, plutôt que de la grande théorie, pour s'assurer que cette loi atteindra ses objectifs. De deux choses l'une, soit on veut valoriser cette loi et se donner les moyens pour qu'elle soit appliquée et que cela se fasse en consultation avec les acteurs du terrain, soit on a assez peu d'égards pour les indépendants et les salariés VTC ou chauffeurs de taxi, qui font un métier difficile, et on décide de fermer les yeux sur la réalité. Je vous invite à soutenir cet amendement, une demande qui émane du terrain.

M. Guy Gaudard (PLR) : — J'ai une question relative aux contrôles. Mon collègue Tschopp affirme que c'est la ville de Lausanne, par exemple, qui encaisserait le montant de l'amende et qui le restituerait après au canton. Y a-t-il une convention entre le canton et la ville relativement au montant de cette amende ? Est-ce que le montant est partagé en deux ? Y a-t-il des frais administratifs que la ville va facturer au canton ? Ces frais administratifs pourraient finalement être plus élevés que le montant de l'infraction. Je remercie d'avance pour votre réponse.

M. Philippe Leuba, conseiller d'Etat : — Je vais tout d'abord essayer de répondre à M. Gaudard. Les infractions au règlement communal, notamment l'usage accru du domaine public, seront sanctionnées par la police. L'argent qui résultera des sanctions infligées tombera dans l'escarcelle communale. Ce qui relève des autorisations cantonales, comme je l'ai dit tout à l'heure pour ce qui relève du permis de conduire, est une sanction administrative qui tombera dans l'escarcelle cantonale. C'est exactement la même chose qu'aujourd'hui pour

ce qui relève de la circulation routière à Lausanne : si vous dépassez le temps de stationnement, cela est constaté par la police communale et le montant de l'amende finit dans l'escarcelle communale. Si on vous retire votre permis de conduire, c'est une autorisation cantonale et le montant de l'amende atterrit chez M. Broulis, si je peux résumer les choses ainsi... Je ne peux pas être plus clair.

En ce qui concerne l'amendement de M. Tschopp, votre commission lui a réservé un meilleur accueil que pour l'amendement précédent, puisqu'elle l'a refusé par huit voix contre cinq. Au nom du Conseil d'Etat, je vous appelle à refuser également cet amendement pour les raisons évoquées tout à l'heure. Néanmoins, M. Tschopp a raison sur un point : cette loi est ambitieuse. J'aimerais bien que M. Tschopp parvienne, lors de l'apéritif qui va suivre notre séance, à convaincre M. Bouverat sur l'ambition du Conseil d'Etat dans ce projet de loi. Je suis même prêt à payer l'apéritif si cela peut l'aider à convaincre M. Bouverat des intentions louables du Conseil d'Etat.

Monsieur Tschopp, vous avez tort sur un autre point : ce n'est pas au travers des commissions que ce canton fonctionne. Ce qui fait notamment fonctionner ce canton, ce sont les procédures et des responsabilités claires. Nous avons associé l'ensemble des partenaires concernés par ce projet de loi — les chauffeurs de taxi, les transporteurs, Uber, les communes concernées — lors de l'élaboration de cette loi. Nous les avons entendus. Ensuite, il appartient au Parlement de fixer le cadre et au Conseil d'Etat et à son administration de faire appliquer la loi. Nul doute que si cette loi s'avérait imparfaite sur l'un ou l'autre de ces points — ce que je ne crois pas — l'un d'entre vous saisirait ce Parlement pour la modifier. C'est ainsi que le système est prévu. On ne peut pas accompagner la mise en place des projets de loi par des commissions, en espérant que ces dernières vont faire en sorte que le régime juridique que nous prévoyons soit appliqué. Au nom du Conseil d'Etat, je vous appelle à en rester au mode de faire classique et aux répartitions de compétences classiques. Encore une fois, si l'un ou l'autre des intérêts que vous représentez n'était pas satisfait par cette loi, il pourrait toujours revenir avec des propositions de modifications.

M. Philippe Vuillemin (PLR) : — J'allais renoncer, parce que M. le conseiller d'Etat a dit ce que je souhaitais dire. Néanmoins, j'aimerais dire à M. Tschopp, entre nous, que je suis content de pouvoir encore vivre dans un milieu libéral et pas dans un milieu qui, de plus en plus, me dit comment je dois respirer, m'habiller, travailler ou me former. Selon quels critères ? Adoptés par qui ? En fonction de quoi ?

Par ailleurs — et c'est important que ce soit un député lausannois qui le précise à ses collègues lausannois — c'est avant tout la ville de Lausanne qui aurait eu besoin, le cas échéant, des amendements que vous avez déposés. De temps en temps, les députés lausannois ont le droit de dire qu'ils défendent d'abord le pré carré de leur ville, avant de nous faire croire qu'ils parlent au nom d'Avenches.

M. Arnaud Bouverat (SOC) : — Je déclare mes intérêts : je suis Lausannois. Je vais en effet intervenir dans le sens des intérêts collectifs de la population lausannoise, cela fait partie du mandat qui nous est donné. Je pense que l'expérience lausannoise est aussi utile à d'autres communes, puisque cette région a été confrontée à l'implantation d'Uber.

Monsieur Vuillemin, je ne suis pas sûr que votre libéralisme soit vraiment le même que celui qui est promu par l'acteur quasi monopolistique sur les VTC. Je pense qu'il faut rester humble par rapport à la qualité de la législation et aux effets que celle-ci pourra avoir. J'ai bien entendu l'optimisme de M. Mojon. Arrêtons les débats et appliquons immédiatement cette loi. Elle peut être ambitieuse, à condition que certaines dispositions soient renforcées. Je crois que nous avons été suffisamment explicites sur les quelques dispositions qui nous paraissaient être nécessaires pour garantir ces quelques améliorations.

Depuis l'entrée en vigueur de la législation, à Genève, vous avez entendu à plusieurs reprises les autorités annoncer devoir et vouloir serrer la vis et revoir le règlement. Cela n'arrive pas dans tous les marchés que l'on adopte une loi et que, dans les deux années qui suivent, on doive déjà essayer de réviser des dispositions ou de renforcer l'application. C'est une réalité de ce marché : les méthodes d'Uber sont malheureusement assez souvent astucieuses pour contourner la loi. Il faut s'y préparer. Malheureusement, nous n'avons pas affaire à des petites entreprises, comme dans plusieurs marchés sur lesquels nous discutons de manière régulière. Il faut simplement nous y préparer.

Rien que sur le canton de Vaud, nous avons détecté trois ou quatre entreprises qui ont mené des activités de location de services sans l'annoncer préalablement au Service de l'emploi (SDE). En tant que secrétaire syndical à Unia, j'ai été informé de ces agissements. Cela a imposé des prises de contact avec les autorités qui sont forcément intervenues avec un temps de retard. Le temps que les services de M. le conseiller d'Etat interviennent, les entreprises avaient déjà changé leur modèle économique, sans que nous ayons encore des précisions exactes sur le nouveau modèle adopté. C'est la réalité de ce marché. A Genève, au moment où la loi est entrée en vigueur, les entreprises ont déplacé leur siège social dans le canton de Vaud. Avec quelles possibilités d'action, avec quelle coordination avec le canton voisin ? Très peu ! Nous devons nous préparer à ce genre de questions. Nous pouvons effectivement imaginer que cet acteur va préparer de nouvelles sociétés ou aller démarcher des collaborateurs dans le canton de Fribourg une fois notre législation sous toit. Comment allons-nous nous y préparer ? Je pense que l'observation de ce marché n'est pas un vol de compétences au Conseil d'Etat ou à son administration. Ce n'est pas non plus une remise en question de la qualité du travail de l'administration cantonale. C'est un outil. Je suis quelque peu heurté lorsqu'un conseiller d'Etat, à la tête du principal département qui doit promouvoir le partenariat social de ce canton, refuse de mettre, dans une commission, tous les acteurs autour de la table pour l'aider à prendre les bonnes décisions. Je crois qu'un signal bienvenu de ce Grand Conseil serait de favoriser ce partenariat et cette remontée d'informations. Ce n'est qu'à ces conditions que nous serons armés de manière adéquate pour voter une loi, mais aussi pour la faire respecter.

M. Philippe Vuillemin (PLR) : — Il y a quinze ans, j'aurais probablement accepté la création d'une commission. Entre-temps, je me suis rendu compte que toutes ces commissions — la Commission de gestion avait dénombré plus de quarante commissions en tout genre qui étaient censées éclairer le Conseil d'Etat — ne sont pas vraiment indispensables et que les remontées directes du terrain sont plus utiles. Mais vous allez peut-être pouvoir donner, dans les prochaines années, ce souffle nouveau aux commissions consultatives en tout genre qui, en règle générale, sont persuadées qu'elles détiennent à la fois le pouvoir et la vérité, mais qui oublient joyeusement qu'il y a un Grand Conseil et qui s'arrangent surtout pour pouvoir discuter avec le Conseil d'Etat, espérant l'influencer... Ce qui est rarement le cas. Mais il est sympathique de se retrouver à vingt autour d'une table. J'y ai cru, je n'y crois plus. Excusez-moi !

L'amendement Jean Tschopp (article 2bis nouveau) est refusé par 77 voix contre 54 et 3 abstentions.

L'article 3, formule d'exécution, est accepté à l'unanimité.

Le projet de loi est adopté en premier débat.

Le deuxième débat interviendra ultérieurement.

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

Premier débat

Mme Sonya Butera (SOC), rapportrice de majorité : — Il s'agit d'une proposition du Conseil d'Etat de définir, avec plus de spécificités, les pouvoirs qui sont délégués aux autorités communales. L'article premier n'a donné lieu à aucune discussion particulière au sein de la commission. L'article 2, formule d'exécution, n'a pas non plus donné lieu à une discussion.

La discussion sur l'entrée en matière n'est pas utilisée.

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

Le projet de loi est adopté en premier débat.

Le deuxième débat interviendra ultérieurement.

**Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Jean Tschopp et consorts – Les avatars d'Uber
(18_INT_138)**

Débat

M. Jean Tschopp (SOC) : — Je déclare mes intérêts : je travaille à Unia. J'ai pu découvrir ces montages avec la société Uber de location de services. Les différentes sociétés évoquées dans cette interpellation avaient la particularité d'avoir tous leurs véhicules immatriculés dans le canton de Vaud, même si ces véhicules étaient en activité dans le canton de Genève. J'ai eu sous les yeux des contrats avec les sociétés dont Uber louait les services, mais il s'est avéré que certaines d'entre elles n'avaient aucune autorisation pour pratiquer la location de services. Les contrats, pour des activités à 100 %, soit 45 heures par semaine, étaient autour d'une rémunération de 2'500 francs nets — on est très loin des 4'000 francs que vient de proposer le Conseil d'Etat dans sa stratégie fiscale 2020-2022.

Il y a une extrême souplesse pour cet acteur, pour contourner le système et essayer d'en trouver toutes les failles. Le service de l'emploi a pris ce problème au sérieux, mais il y a souvent un retard : au moment où l'on constate ces agissements, ces sociétés sont déjà actives depuis plusieurs mois et le mal est déjà fait. Il faut rester extrêmement vigilant ; c'est tout l'enjeu de la loi dont nous avons débattu ce matin. Nous sommes face à de nouveaux acteurs, qui se présentent comme de simples intermédiaires, mais qui font souvent plus en réalité. Ils doivent impérativement assumer leurs responsabilités, sinon on va au-devant de nouveaux statuts extrêmement précaires qui seront entérinés par la pratique. La solidité de nos institutions et de nos politiques est en jeu. Il faut être vigilant face à ces pratiques de *dumping* social, de sous-enchère sociale et de sous-enchère salariale.

La discussion n'est pas utilisée.

Ce point de l'ordre du jour est traité.

Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation José Durussel – JOJ 2020 ; combien de sites seront-ils encore menacés ? (18_INT_120)

Débat

M. José Durussel (UDC) : — Douze mois séparent mon dépôt et la présence de cet objet à l'ordre du jour. L'avancement organisationnel et décisionnel des préparatifs pour cet événement a passablement évolué, ce qui a rassuré les différentes inquiétudes concernant les sites retenus. Les hésitations pour le ski de fond à la Vallée-de-Joux sont résolues ; Malley sera opérationnel en septembre et tous les autres sites sont prêts. Ce dernier weekend, les jeunes campagnardes ont pu tester les pistes et installations

des Diablerets, avec des compétitions de ski et notamment de slalom sur la piste de la Jorasse — une magnifique réalisation selon les jeunes du canton. Le 29 janvier, lors du groupe thématique « sports », une présentation très complète de l'avancement du dossier nous a été faite, par M. Ian Logan, directeur des Jeux olympiques de la jeunesse (JOJ), et ce, à la satisfaction des personnes présentes.

La discussion est ouverte.

M. Olivier Epars (VER) : — Concernant la Vallée-de-Joux, une procédure POCAMA a été faite pour autoriser des travaux, ce qui est assez *light* dans ces circonstances. Les travaux auraient dû être mis à l'enquête de manière correcte. On embête des gens pour des petits cabanons de jardin et là, puisque ce sont les JOJ, on y est allé dare-dare avec des pelles mécaniques. Je me suis rendu sur le site et les travaux sont conséquents.

Suite à une manifestation d'envergure dans la région de Villeneuve où je travaille, j'ai interpellé le Conseil d'Etat concernant la procédure POCAMA. Je crois que les choses sont en discussion. Je me réjouis de voir la réponse à cette interpellation, car il n'est pas normal de faire passer des travaux de cette ampleur sous une procédure POCAMA. En donnant ce genre d'autorisations, l'Etat se décrédibilise totalement aux yeux des Vaudois, pour des travaux faits hors zone à bâtir. Je trouve cela scandaleux ! Tout cela pour faire passer la caravane des JOJ... belle exemple pour la jeunesse !

Mme Carole Dubois (PLR) : — Je ne vais pas revenir là-dessus et je ne sais pas pourquoi M. Epars parle de cela ; ce n'est pas le sujet de l'interpellation de M. Durussel. En effet, les travaux à la Vallée-de-Joux ont été faits sous une procédure POCAMA. Une convention a été signée entre l'organisation environnementale ProNatura, la Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du territoire et la municipalité concernée. Je pense que ce n'est pas le moment de revenir sur le sujet POCAMA et de savoir si ce sont des solutions envisageables ou non. La question est réglée pour ces JOJ. Les organisations environnementales ont accepté les termes de la convention et il faut en rester là.

La discussion est close.

Ce point de l'ordre du jour est traité.

Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Nicolas Rochat Fernandez et consorts – JO de la jeunesse 2020 : Champion(s) de l'organisation ? (18_INT_150)

Débat

M. Nicolas Rochat Fernandez (SOC) : — Je prends acte de la réponse du Conseil d'Etat. Entre le dépôt de mon interpellation, la réponse — dans les délais, je le précise — du Conseil d'Etat et le débat d'aujourd'hui, il s'est passé beaucoup de choses. Je fais les mêmes observations que mon collègue précédemment. A la lecture de la réponse du Conseil d'Etat, des mises au point ont été effectuées et des précisions sont à saluer. Il était nécessaire de relever quelques points problématiques, compte tenu du nombre de personnes impliquées dans cet événement.

La discussion est ouverte.

M. Philippe Leuba, conseiller d'Etat : — Une amélioration extraordinaire a été apportée à la conduite de l'ensemble de ce dossier, sur les sites, sur les compétitions et en termes de management. Aujourd'hui, l'ensemble du dossier des Jeux olympiques de la Jeunesse (JOJ) va dans la bonne direction. Je profite de cette tribune pour remercier l'ensemble des acteurs, qui portent avec le Conseil d'Etat cette ambition sportive pour la jeunesse — les responsables de site, les autorités communales qui abriteront des compétitions, Lausanne 2020 et l'ensemble de ses acteurs, ainsi que les fédérations sportives et le CIO. Nous nous réjouissons de pouvoir apporter les valeurs olympiques à notre population et à notre jeunesse.

La discussion est close.

Ce point de l'ordre du jour est traité.

Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation A. Chapalay et consorts – Pourquoi la commune de Château-d'Oex ne peut-elle obtenir l'appui des autorités cantonales pour maintenir un site (Les Monts-Chevreuil) pour pratiquer le ski alpin et le ski de randonnée ? (17_INT_724)

Débat

M. Pierre François Mottier (PLR) : — *(remplaçant M. Albert Chapalay, ancien député)* Je remercie le Conseil d'Etat pour sa réponse. La cohérence de la réponse me paraît honnête et correcte, par rapport au positionnement de nos autorités politiques régionales. Je ne suis pas tout à fait en adéquation avec la politique communale de notre région. En effet, le non-soutien des remontées mécaniques au niveau de notre commune pose un problème certain. A ce jour, si de nombreuses destinations dans les Alpes vaudoises connaissent une augmentation de 25 à 30 % de fréquentation, nous pouvons d'ores et déjà nous apercevoir qu'au niveau de notre région, nous avons une diminution de 20 à 25 %. C'est pour cela qu'un projet porté par les résidents secondaires et une partie de la population verra peut-être le jour avec des fonds privés. Il n'est pas incertain qu'une demande d'aide au canton soit à nouveau à l'ordre du jour d'ici quelques mois, avec je l'espère un soutien de nos communes. En effet, il n'est pas possible de faire une demande au niveau du canton sans un appui local et régional.

La discussion est ouverte.

M. Philippe Leuba, conseiller d'Etat : — J'ai bien entendu les besoins spécifiques de la région du Pays-d'Enhaut. Le Conseil d'Etat est naturellement soucieux de permettre à toutes les régions de ce canton de se développer dans la stratégie mise en place du tourisme quatre saisons.

J'en profite pour rendre un hommage appuyé et ému à M. Albert Chapalay. Je crois que c'était la dernière interpellation en attente déposée par ses soins. Il a rendu de précieux services à l'ensemble de la communauté vaudoise, tout en ayant à cœur la défense légitime du Pays-d'Enhaut. Chapeau M. Albert Chapalay !

M. Olivier Epars (VER) : — Selon les informations que je viens de recevoir, il y aurait toujours les pylônes de l'installation des Monts-Chevreuil. C'est devenu un haut lieu de la randonnée, de la peau de phoque et des raquettes. Le restaurant en haut fonctionne très bien. Jusqu'à quand devons-nous encore subir dans ce beau paysage ces pylônes rouillés ? Quand seront-ils démontés ?

M. Philippe Leuba, conseiller d'Etat : — Il appartient au propriétaire desdits pylônes de se déterminer. Nul doute que cette question sera traitée également dans les projets évoqués. Nous avons le souci de pouvoir confirmer la valeur naturelle fantastique de cette vallée dans un projet qui permette un développement harmonieux, responsable et s'inscrivant dans le tourisme quatre saisons. L'enlèvement des pylônes sera l'un des aspects à prendre en compte dans le cadre de la politique future portée par les autorités communales, les acteurs économiques locaux et les associations environnementales.

Mme Céline Baux (UDC) : — Pour enlever les inquiétudes de M. Epars, jusqu'à il y a peu de temps, les Monts-Chevreuil étaient sur un projet qui a été abandonné en 2016. Le démantèlement est dans la vision d'avenir de la politique de la commune. La Braye, qui a vu toute la partie Gérignoz fermée l'année dernière, a déjà été démantelée. Il ne faut pas s'inquiéter ; cela suit son cours.

La discussion est close.

Ce point de l'ordre du jour est traité.

Initiative Maurice Mischler et consorts – Pour le climat, taxons les billets d’avion (19_INI_011)

Texte déposé

Le kérosène n’est pas taxé depuis 1944, car au sortir de la Deuxième Guerre mondiale, les Etats-Unis voulaient encourager le développement du trafic aérien. Cela était tout à fait justifié à l’époque, car il s’agissait de reconstruire un monde dévasté par la guerre.

Depuis cette époque, aucun pays n’a eu le courage d’introduire une telle taxe. Et ce ne sera probablement pas la Suisse qui commencera, mais c’est bien dommage !

En revanche, cette libéralisation totale biaise actuellement toute la politique liée aux transports. En effet, pour se déplacer dans n’importe quelle capitale européenne, le prix du billet d’avion est en moyenne trois fois moins cher que le billet de train. Parfois c’est pire : on peut trouver un billet d’avion Genève-Barcelone pour 25francs, alors que pour le train le billet le moins cher se vend à environ 150 francs. Si on calcule l’émission de CO₂, c’est environ 200kg pour l’avion par personne, mais environ 7kg pour le train. En résumé, l’avion émet plus de trente fois plus de CO₂ que le train et est trois fois moins cher !

En conséquence, et on ne peut pas blâmer les gens, on ne compte plus les « sauts de puce à Prague pour un week-end » ou « les week-ends de soldes à Londres ». Les études montrent qu’en Suisse, le nombre de passagers utilisant les aéroports suisses est passé de 28,78 millions à 54,91 millions entre 1998 et 2017. Ainsi ce nombre a presque doublé en vingt ans !

Ainsi, il devient évident que cette distorsion doit être atténuée. Pour cela, nous proposons d’instaurer une taxe sur les billets d’avion. Cette taxe existe dans douze pays européens, dont l’Allemagne, la France, l’Italie, l’Angleterre, la Norvège et l’Autriche et se monte entre 3 et 190 euros par billet d’avion selon la destination.

De plus, le trafic aérien est le seul secteur sans mesure climatique en Suisse. Par souci de cohérence et d’équité, il s’agit donc d’équilibrer les mesures dans tous les secteurs émettant des gaz à effet de serre en priorisant les plus polluants.

Enfin, plusieurs sondages ont été faits sur cette proposition et une forte proportion a répondu favorablement à ce concept.

En vertu de l’article 160, alinéa 1, de la Constitution fédérale, les cantons peuvent soumettre une initiative à l’Assemblée fédérale. Une telle initiative n’est pas limitée à la Constitution, mais peut porter sur tout objet de la compétence de l’Assemblée fédérale. Le canton peut soumettre à l’Assemblée fédérale soit un projet d’acte législatif, soit proposer l’élaboration d’un projet.

Les député-e-s soussigné-e-s demandent au canton de Vaud d’exercer son droit d’initiative cantonale auprès de l’Assemblée fédérale, en application de l’article 109, alinéa 2, de la Constitution vaudoise. Cette initiative cantonale a ainsi la teneur suivante :

L’Assemblée fédérale édicte une taxe sur les billets d’avion afin de diminuer les émissions de gaz à effet de serre dues à ce moyen de transport et favoriser le transfert de ce mode de déplacement à d’autres avec un impact moins fort sur l’environnement.

Prise en considération immédiate.

*(Signé) Maurice Mischler
et 40 cosignataires*

Développement

M. Maurice Mischler (VER) : — Le 9 décembre dernier, le Conseil national a refusé de justesse une proposition similaire à celle que je propose ici, c’est-à-dire d’édicter une taxe sur les billets d’avion, afin de diminuer les émissions de gaz à effet de serre dû à ce moyen de transport et favoriser le transfert de ce mode de déplacement à d’autres avec un impact moins fort sur l’environnement. En effet, en Suisse, ce moyen de transport représente plus de 18 % de l’impact climatique causé par l’homme en Suisse. Ces dernières semaines, plusieurs initiatives sont venues de la droite du parlement pour limiter les gaz à effet de serre. M. Yvan Pahud a proposé tout à l’heure une initiative pour

favoriser la production locale d'électricité ; c'est une excellente idée que nous défendons depuis 20 ans. Une autre proposition a été faite par M. Liniger, la semaine dernière, afin de baisser le chauffage dans les écoles ; c'est une excellente idée que j'avais déjà eue. En effet, j'avais demandé de faire baisser la température dans les salles de gym, mais nous avons dû revenir en arrière après avoir reçu une délégation furieuse des représentants de la gym des hommes, lesquels me disaient avoir froid aux fesses lors des différents exercices au sol. Je souhaite à M. Liniger la bienvenue dans le monde de ceux qui veulent faire évoluer les choses. En revanche, je ne parlerai pas encore du postulat de M. Rubattel, mais il va aussi dans le bon sens : l'hydroélectricité est quelque chose qu'il faut soutenir.

Les études montrent que le nombre de passagers utilisant les aéroports en Suisse est passé de 28,78 millions à 54,98 millions. Quand on sait que la Suisse a 8 millions d'habitants... On constate que ce nombre a doublé en plus de vingt ans. Ainsi, il devient évident que cette distorsion doit être atténuée. Pour cela, nous proposons d'instaurer une taxe sur les billets d'avion. Cette taxe existe dans douze pays européens — dont l'Allemagne, la France, l'Italie, l'Angleterre, la Norvège et l'Autriche — et se monte entre 3 et 190 euros par billet d'avion. De plus, ne trouvez-vous pas que savoir que les trajets d'avion sont en moyenne trois fois moins chers que le train, mais produisent 30 fois plus de CO₂ fait réfléchir ? Savoir que les Suisses prennent deux fois plus l'avion que les Français ou les Italiens fait également réfléchir.

Selon une autre étude, 70 % des Suisses seraient d'accord de payer une telle taxe et ne venez pas dire que ce sont les bas salaires qui en pâtiront. Ce qui est intolérable, c'est que nous ne payons pas le juste prix ces billets d'avion, car la concurrence avec les trains de nuit notamment — je fais référence à l'interpellation de M. Rochat Fernandez — est totalement distordue.

Partout en Suisse et dans le monde, des manifestations ont lieu pour nous rendre attentifs au problème climatique. Allons-nous rester sourds à ces appels ? Si nous ne faisons rien, il faudra rendre des comptes aux dizaines de milliers de jeunes qui sont sortis dans les rues, et aux adultes qui les ont suivis la semaine suivante. Lisez leurs slogans : ils nous disent que nous ne faisons rien, qu'il y a urgence. Dès lors, pour eux et les jeunes, agissons ! De plus, même si vous n'êtes pas sensibles aux arguments des jeunes ou aux arguments écologiques, si vous êtes climo-sceptique et que vous pensez comme moi que la climatisation n'aidera en rien dans la lutte contre le climat, vous pouvez au moins reconnaître avec nous qu'une taxe sur les transports aériens est une distorsion évidente avec l'équité de l'économie. On taxe tous les moyens de transport, alors pourquoi ne taxe-t-on pas les billets d'avion, qui est un moyen de transport polluant . De plus, le saviez-vous : les vols internes en Suisse sont taxés, par la taxe sur les carburants et la TVA, alors que les vols internationaux ne le sont pas. Au-delà des considérations environnementales et par juste équité économique, il est urgent de faire évoluer les choses. Comme je l'ai dit dans le développement de cette initiative, il serait plus juste de carrément taxer le kérosène, mais nous serions les premiers à le faire, du moins en Europe. Nous proposons donc, à l'instar de douze pays européens, d'instaurer une taxe sur les billets d'avion. D'ailleurs, même le directeur de l'aéroport de Cointrin, dans une interview dernièrement, estime qu'il y a un problème avec les vols *low cost*. Je ne vais pas présumer sur la manière dont cette initiative sera traitée par le parlement fédéral, mais le fruit de cette taxe pourrait être redistribué à la population et aux entreprises pour encourager des modes de déplacement plus respectueux, notamment pour le climat. Vu l'urgence de la situation, je demande la prise en considération immédiate de cette initiative.

La discussion est ouverte.

Mme Valérie Induni (SOC) : — Aujourd'hui, alors que l'urgence climatique est sur toutes les lèvres, on peut constater en matière de mobilité collective que, plus on pollue, moins on paie. Si je vais à Barcelone pour un petit séjour durant les vacances de Pâques, je paierai les montants suivants, hors réduction : 500 francs en train de nuit et 187 francs en avion, majorés des frais de bagages, si je choisis bien mes heures de départ et d'arrivée. Je me suis prêté à l'exercice exprès... Si d'aucuns pourront se réjouir des tarifs extrêmement bas des transports aériens et donc d'une démocratisation des voyages, d'autres y verront aussi une invitation à la bougeotte pour la bougeotte. Bien sûr, il est agréable de faire de temps à autre un petit saut de puce, mais ce plaisir a un coût important pour le climat si on utilise l'avion et ceci est flagrant pour tous les trajets pour lesquels un transport en train est aussi envisageable, donc à tout le moins à l'échelle européenne. Plusieurs sites permettent de calculer la

différence du CO₂ produit avec des écarts très importants entre les deux modes de transport. La différence de coût entre les deux moyens de transport a aussi sonné le glas de nombreux trains de nuit, qui ne sont plus suffisamment rentables. Or, les trajets en train de nuit ont le double avantage de supprimer une nuit d'hôtel et de permettre d'arriver directement au cœur des villes. Il faut aussi rappeler que le coût bas des transports aériens est dû, entre autres, au fait qu'il a été décidé, lors de la convention de Chicago en 1944 sur l'aviation civile, de ne pas taxer le carburant au niveau mondial, afin de développer le trafic international. En matière de développement, c'est réussi ! Alors, que faire ? Hausser les épaules en se disant qu'on ne peut rien y faire et que tout cela est inéluctable ou chercher des solutions pour inverser la tendance ? Nous sommes d'avis que la seconde posture est bien meilleure et a au moins l'avantage d'être proactive. Toutes les idées allant dans le sens d'une réduction de l'empreinte carbone sont bonnes à prendre et l'idée de taxer les billets d'avion et, partant, de les ramener vers leur coût réel mérite qu'on la soutienne. Pour remettre le climat sur les rails, nous soutiendrons donc le renvoi direct de cette initiative cantonale auprès de l'Assemblée fédérale.

M. Grégory Devaud (PLR) : — L'auteur de cette initiative indique ne pas vouloir présumer des travaux des Chambres fédérales sur cet objet. Dans la réalité, souvent, et malheureusement, un triste sort est souvent réservé aux initiatives cantonales, lors des travaux en commission auprès des Chambres fédérales. Dans le fond, j'aimerais demander à l'initiateur s'il s'agit d'une action coordonnée, au-delà des douze pays qu'il mentionne, avec différents cantons, ce qui donnerait davantage de poids auprès des Chambres fédérales. Sinon, on pourrait imaginer un renvoi en commission, ce qui permettrait de coordonner les actions avec différents cantons, romands notamment, de manière à viser davantage d'efficacité.

Le débat est interrompu.

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

Heure des questions orales du mois de février 2019 (19_HQU_FEV)

Département de la formation, de la jeunesse et de la culture

M. Vincent Keller (EàG) : — *La grève du climat est une absence justifiée (19_HQU_184)*

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

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

Mme Cesla Amarelle, conseillère d'Etat : — Précisons en premier lieu que la Direction du Gymnase intercantonal de la Broye (GYB) n'est pas revenue en arrière sur sa décision, comme l'évoque la question. Il y a eu un travail écrit manqué suivi d'une note, puis un recours qui a été accepté ; le tout a suivi son cours comme indiqué. Il convient aussi de dire que chaque gymnase a son règlement

concernant les absences : chaque jour de l'année, y compris le 18 janvier dernier, les gymnasiens sont traités différemment selon le gymnase dans lequel ils étudient.

Concernant plus précisément le 18 janvier, le département n'a pas donné de mot d'ordre pour la journée de grève, faisant confiance aux directeurs des écoles professionnelles et des gymnases pour l'application de leur règlement. Certains se sont mis d'accord entre eux, comme la Conférence des directeurs des gymnases vaudois, qui s'est donnée une ligne de conduite, comprenant un certain nombre de points. Je vous en donne la liste, car il y aura d'autres journées de grève et alors, autant répondre immédiatement de manière complète :

- pas de suppression anticipée des cours ;
- pas de demandes de congé possibles pour cette journée ;
- il est de la responsabilité des élèves de décider ce qu'ils font, mais ils doivent remplir une demande d'excuse s'ils participent à la grève ;
- les absences de ce jour seront traitées selon les modalités de chaque établissement, dans le respect du règlement des gymnases, comme toutes les autres absences habituelles ;
- pas de sanctions plus sévères que d'habitude pour cette journée.

Il est cependant vrai que, dans un premier temps, les élèves du GYB ont été traités conformément à la position arrêtée, non pas par la Conférence des directeurs de gymnase vaudois, mais par la Conférence des recteurs des collèges fribourgeois, avec un régime de sanctions habituel en cas d'absences non justifiées. Selon les recteurs fribourgeois, pour ne pas être sanctionné, il fallait demander un congé préalable, soit une solution que les directions vaudoises avaient spécifiquement écartée. Dans un second temps, suite au recours mentionné, le GYB s'est rendu compte des différences existant entre les positions des deux conférences, fribourgeoise et vaudoise. Il a alors appliqué à tous ses élèves et dans tous les cas concernés la position la plus clémente, soit la position de la Conférence des directeurs de gymnase vaudois. Je souligne à nouveau que la position émanait de la conférence des directeurs, et non du département. Dès lors, les élèves du GYB ne recevront pas la note 1 correspondant à une absence injustifiée à un test, et ils pourront se présenter à nouveau à l'évaluation manquée. Cela vaut pour trois élèves du GYB absents le matin, qu'ils se soient rendus à la manifestation de Lausanne, à 10 heures, ou à celle de Fribourg, à 14 heures. Enfin, au GYB, une absence déclarée injustifiée ne donne pas lieu à un jour de suspension, même en cas de récidive.

Pour répondre à votre question en une phrase, les directions des gymnases vaudois sont compétentes pour considérer le motif d'absence de la grève comme étant justifié — ce qu'elles ont fait. A notre connaissance, il n'y a actuellement pas de problème en cours, à ce sujet, entre des élèves et leur direction.

M. Vincent Keller (EàG) : — Je remercie Mme la conseillère d'Etat pour sa réponse circonstanciée et complète.

Département des institutions et de la sécurité

M. Hadrien Buclin (EàG) : — *Violation de l'obligation d'informer les locataires avant travaux : quelle réaction des autorités ? (19_HQU_183)*

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

Mme Béatrice Métraux, conseillère d'Etat : — L'obligation prévue à l'article 6 alinéa 3 de la L3PL à laquelle vous vous référez est précisée dans le règlement d'application de la loi. Selon l'article 10 du

règlement, « le propriétaire informe les locataires, au plus tard 40 jours après le dépôt du dossier d'enquête publique ou du dossier d'enquête administrative lorsque l'enquête publique n'est pas requise par l'autorité communale, sur la nature des travaux envisagés et leur coût, leur calendrier et la répercussion probable qu'il prévoit sur le revenu locatif annuel net des logements de l'immeuble. (...) » Le règlement rappelle le délai de 30 jours dont les locataires disposent pour présenter des observations ou suggestions.

Au deuxième alinéa du même article 10, le règlement, indique que le département et la commune peuvent demander au propriétaire qu'il leur communique les démarches entreprises auprès des locataires, notamment en fournissant une copie des informations ou du courrier adressé à ces derniers lorsque cela s'avère indispensable à l'analyse d'un dossier, notamment sous l'angle de l'appréciation technique des travaux. Le département peut alors requérir du propriétaire qu'il lui communique les réponses reçues des locataires. Le droit public cantonal fait ainsi obligation au propriétaire d'informer les locataires quarante jours au moins avant le dépôt du dossier d'enquête. Dans le cas qui nous préoccupe, le dépôt a eu lieu le 21 décembre 2018, selon les informations en possession de l'autorité cantonale. La L3PL n'impose pas à un propriétaire d'informer ses locataires préalablement à une résiliation des baux à loyer qui peut, parfois, intervenir plusieurs mois avant le dépôt du dossier d'enquête. La question du bien-fondé de la résiliation est régie exclusivement par le régime fédéral du bail à loyer, aux articles 253 et suivants du Code des obligations (CO), et par les autorités de droit civil : la Commission de conciliation, puis le Tribunal des baux.

En l'état, le dossier est en cours d'instruction par le département, une inspection locale ayant été fixée au début mars. Dans le cadre des mesures d'instruction, la Division logement avait déjà requis du mandataire du maître de l'ouvrage, par lettre du 5 février 2019, qu'il fournisse aux autorités les justificatifs démontrant que la procédure d'information prévue par l'article 6 alinéa 3 L3PL a bien été suivie à la lettre. Sous l'angle technique, la Division logement a aussi requis du maître de l'ouvrage qu'il produise les réponses reçues des locataires dans le délai de consultation de 30 jours prévus par la disposition. Si cette procédure n'a pas été respectée, l'examen du dossier par les autorités sera stoppé sans autre.

Suivant la suite donnée à la demande de pièces justificatives, des sanctions pénales pourraient, le cas échéant, être requises de l'autorité compétente — à savoir la préfecture — l'article 26 L3PL prévoyant que : « est passible d'une amende allant jusqu'à 60'000 francs celui qui contrevient aux dispositions du présent Titre. »

M. Hadrien Buclin (EàG) : — Je me réjouis d'entendre que le Conseil d'Etat et les services compétents sont prêts, le cas échéant, à sanctionner le non-respect des dispositions légales prévues. Je continuerai à suivre le dossier. Je vous remercie pour votre réponse.

Département de la santé et de l'action sociale

Mme Catherine Labouchère (PLR) : — *Arrêt du Tribunal administratif du 16.01.2019 sur la planification hospitalière : quelles conséquences pour le canton de Vaud ? (19_HQU_179)*

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

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

M. Pierre-Yves Maillard, conseiller d'Etat : — Nous avons pris connaissance de l'arrêt du Tribunal administratif fédéral mentionné par Mme la députée Labouchère. Nous en étudions la portée et les conséquences. Pour l'instant, nous constatons qu'il s'agissait d'un recours sur un acte de planification du canton de Genève. La planification vaudoise n'a pas été attaquée, ou plutôt : elle avait été attaquée, mais les recours ont été retirés, de sorte que notre planification est entrée en force sans faire l'objet d'aucune contestation juridique en cours en ce moment.

Il existe encore une autre différence : lorsque nous avons refait notre planification pour le 1^{er} janvier 2012, nous avons remis à plat tous les mandats, y compris celui d'hôpital universitaire. L'ensemble des mandats selon la Loi sur l'assurance-maladie (LAMal) ont été ouverts à postulation. Pour une part, les cliniques privées ont renoncé à toute présence sur la liste LAMal et, pour une autre part, elles se sont orientées vers des mandats limités, avec limitation du nombre de cas et du type d'activités, et avec, évidemment, une obligation d'admission moindre, liée à des conditions particulières. C'est donc d'un commun accord avec les cliniques que les mandats ont été accordés. Un cadre de référence non discriminatoire a ainsi été appliqué et il n'a fait l'objet d'aucune contestation.

La planification vaudoise est en force et l'arrêt genevois ne la modifie pas. Nous savons qu'il faudra refaire la planification, un jour, puisque la LAMal nous demande de la revoir régulièrement et les indications apportées par la jurisprudence permettront cette opération. Nous connaissons actuellement un litige avec les hospitalisations extracantonales, en cours de règlement. Une nouvelle jurisprudence est tombée et nous en étudions la portée. Nous avons initié quelques contacts pour examiner si la solution négociée que nous avons proposée il y a longtemps ne serait pas possible, mais je ne puis vous en dire plus en ce moment. Dans l'immédiat, il n'y a pas péril sur la planification vaudoise suite à la jurisprudence du Tribunal administratif fédéral.

Mme Catherine Labouchère (PLR) : — Je n'ai pas de question complémentaire.

M. Philippe Ducommun (UDC) : — *Ma sœur Anne ne voit toujours rien venir. (19_HQU_180)*

Le 6 mars 2018, notre collègue député Jean-Luc Bezençon déposait une question orale sur les subsides à l'assurance-maladie et sur le délai nécessaire à l'Office vaudois de l'assurance-maladie (OVAM) pour l'attribution de cette aide. A cette période, le délai était déjà de six mois. Dans sa réponse, du 13 mars 2018, le Conseil d'Etat par la voix de M. Maillard expliquait connaître une forte croissance des effectifs, mais avait un temps de retard de six à huit mois pour atteindre ses objectifs. Malgré l'annonce d'environ 74 Equivalents temps plein (ETP) à la fin de 2018, le délai pour l'obtention des subsides se monte actuellement à neuf mois, avec toujours les mêmes complications sérieuses pour certains bénéficiaires et une incompréhension totale quant au manque de résultats.

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

M. Pierre-Yves Maillard, conseiller d'Etat : — Je remercie M. le député Ducommun pour le soutien qu'il apporte à la politique de renforcement des subsides dans le canton de Vaud et pour son souhait que cela aille encore mieux. J'ajoute que nous avons effectivement pris des mesures de renforcement des effectifs pour essayer, non seulement de résorber le retard déjà constaté à la fin de l'année 2017 et au début de 2018, mais encore pour anticiper la très forte arrivée de nouveaux ayants droit, suite aux mesures de plafonnement de la prime d'assurance-maladie à 12 % puis à 10 % du revenu net des ménages. Le débat que nous avons eu l'an passé, il y a près de dix mois, se situait à un moment très difficile, car un retard était déjà constaté alors que nous nous apprêtions à confirmer, ainsi que cela avait été promis devant le peuple, le passage au plafonnement des primes à 10 % pour l'année 2019. C'était donc un pari osé que d'ajouter encore une opération, sur la base d'une situation déjà engorgée.

Nous avons essayé de préparer l'opération et de la planifier afin qu'elle se déroule le mieux possible. Aujourd'hui, on peut dire qu'elle est en cours et que, si elle connaît quelques difficultés prévisibles, elle est pourtant globalement en passe de réussir. Pour les retards et les délais, les renforcements que nous avons obtenus — qui ne se montent d'ailleurs pas à 74 ETP, mais à 64 ETP actuellement actifs pour la politique du subside, alors qu'ils étaient au nombre de 37 avant les mesures de renforcement — tout au long de l'année 2018 nous ont permis que le nombre de dossiers en attente depuis plus de trois mois passe d'un pic à 7000 en juin 2018 à environ 3600 dossiers actuellement, soit légèrement plus de la moitié. La réduction de nombre de personnes en attente depuis plus de trois mois est donc nette, quand bien même le nombre de demandes a massivement augmenté. Il est faux de dire que l'attente est de neuf mois pour tous, mais si vous articulez ce chiffre, c'est qu'il doit probablement se présenter dans certains cas. Les retards ne sont pas toujours liés au traitement des dossiers : il se peut parfois que des pièces manquent ou que des allers-retours de correspondance soient nécessaires.

En gros, d'après les informations que j'ai obtenues encore aujourd'hui, pour un bénéficiaire du RI, le délai d'attente pour obtenir le subside est de l'ordre de un mois ; il s'agit ici de la garantie d'un

minimum vital. Pour les personnes qui sont au régime des prestations complémentaires (PC), le délai est de quatre mois environ. En ce qui concerne les subsides partiels, qui passent par la mise en ligne et par internet — une nouvelle prestation qui fonctionne bien — les délais sont de quatre à six semaines. Enfin, le délai d'attente d'un subside partiel, en passant par l'agence, se situe autour de cinq mois. Nous orientons vers l'agence les situations plus complexes, ce qui peut justifier un délai plus long.

Nous essayons d'avertir les bénéficiaires que l'opération peut prendre du temps ; nous leur rappelons toujours que le rétroactif débute le mois suivant le dépôt de la demande et donc que, s'il y a un retard, une fois le droit constaté et décidé, les ménages obtiennent l'ensemble des subsides auxquels ils ont droit de manière rétroactive. En principe, cela permet d'obtenir un répit et un souffle financier significatif, mais la situation reste difficile, c'est vrai. Nous avons pris contact avec les assureurs pour qu'ils renoncent aux poursuites pendant le temps d'attente quand il s'agit de subsides importants et cela fonctionne bien avec un grand nombre d'assureurs. Nous avons également mis en place une ligne directe avec les agences pour qu'elles disposent d'une ligne téléphonique rapide vers la direction de l'office pour les situations dans lesquelles un retard créerait des difficultés importantes.

Sur la suggestion de M. Bezençon, nous avons mieux utilisé les agences d'assurances sociales. L'agence de Lausanne a maintenant le pouvoir de décision, c'est-à-dire qu'elle peut décider elle-même des subsides, avec une équipe formée pour cela. Nous avons testé ce système dans le Nord Vaudois également, avec trois personnes se partageant un ETP, mais l'expérience est moins concluante. Quoiqu'il en soit, nous avons essayé de donner à la plupart des agences le plus de compétences possible pour la constitution des dossiers, afin de fluidifier le processus. Nous espérons pouvoir bientôt considérer, d'ici le mois de juin, que nous sommes sortis d'une phase de deux ans de difficultés. Avec un rythme de 2000 décisions par semaine, je crois pouvoir dire que dans les prochaines semaines, la situation devrait être conforme à ce qu'elle était avant le début de la crise.

Il faut tout de même souligner qu'à l'heure actuelle, des subsides importants ont été servis à 236'000 personnes environ et nous prévoyons d'arriver à 270'000 bénéficiaires d'ici à la fin de l'année. Le nombre n'atteint pas les 290'000, soit le nombre qui avait fondé la demande budgétaire, mais il s'agit tout de même d'une augmentation de 50'000 ménages, soit près de 100'000 personnes, en près de dix-huit mois. C'est dire l'effort colossal qui a été consenti par toute la communauté vaudoise, par le Grand Conseil qui avez accepté cette stratégie, par le Conseil d'Etat, et par les équipes qui sont à l'œuvre pour apporter ce soulagement. S'il y a des grognements, des colères ou des mécontentements légitimes de la part des quelques milliers de personnes qui doivent attendre une décision, je puis vous assurer qu'il existe des dizaines de milliers de personnes satisfaites de l'effort collectif apporté pour soulager les ménages de ce prélèvement obligatoire particulièrement difficile à supporter pour une partie de nos concitoyens.

M. Philippe Ducommun (UDC) : — Je me bornerai à faire remarquer qu'à force de taper sur le clou, on passe d'un délai de six à sept mois à la fin du mois de juin, comme vient de le dire M. le conseiller d'Etat. Je ne manquerai pas de suivre le dossier afin de voir si ces prédictions se confirment, au mois de juin.

M. Philippe Ducommun (UDC) : — *Faut-il être étudiant pour être certain de toucher des subsides ? (19_HQU_181)*

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

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

M. Pierre-Yves Maillard, conseiller d'Etat : — Vous voyez, monsieur le député : par vos deux questions, vous témoignez de la difficulté à laquelle nous sommes confrontés. D'un côté, nous sommes interpellés sur les retards et nous savons que certaines procédures doivent être simplifiées pour éviter que ces retards s'accumulent, mais d'un autre côté, ces simplifications elles-mêmes peuvent susciter des questions, dont la vôtre.

La simplification dont vous parlez a été apportée en toute conscience. Nous avons une procédure selon laquelle, chaque année, tous les apprentis ou étudiants qui bénéficient d'un subside doivent signaler à nouveau leur état de jeune en formation. Cela est évidemment très chronophage puisqu'il faut s'adresser à chacun pour qu'il confirme qu'il est bien un jeune en formation. Pour la plupart d'entre eux, dans la très grande majorité des cas, la personne est encore en formation, mais évidemment, une minorité a perdu le statut de jeune en formation. Parmi les simplifications que j'ai demandé à l'OVAM de prévoir pour éviter ou résorber les retards, nous avons pris une mesure consistant à inverser la logique : au lieu de demander à tous s'ils sont encore en formation — cela concerne les personnes dont l'Office cantonal des bourses ne connaît pas la situation, soit près de la moitié des bénéficiaires de subsides étant en formation — l'OVAM a reconduit le subside, tout en écrivant aux jeunes que, s'ils ne sont plus en formation, il leur appartient de le signaler. Ensuite, leur subside est corrigé selon les modifications de leur situation financière, ou retiré. Cela fait partie des mesures de simplification prises pour éviter que le retard s'accumule et essayer de donner la réponse la plus rapide possible aux bénéficiaires.

M. Philippe Ducommun (UDC) : — Je remercie M. le conseiller d'Etat pour ses réponses.

Département de l'économie, de l'innovation et du sport

M. François Pointet (V'L) : — *Valorisation des plats préparés où en sont les services de l'Etat ? (19_HQU_182)*

Le gaspillage alimentaire reste un fléau aussi en Suisse. Dans son postulat « Composter au lieu de javelliser ? 18_POS_045) », notre collègue Nathalie Jaccard s'offusque, à juste titre, des méthodes utilisées pour rendre les déchets alimentaires impropres à toute valorisation raisonnable.

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

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

M. Philippe Leuba, conseiller d'Etat : — En réalité, nous nous demandions pourquoi la question était attribuée à mon département : la question a donc été recyclée chez moi.

Dans le délai qui m'a été imparti pour répondre, j'ai pris des renseignements auprès de mon département, évidemment, mais également auprès du CHUV, par le biais du Département de la santé et de l'action sociale, et auprès du Service pénitentiaire par le biais du Département des institutions et de la sécurité, pour tenter de trouver les éléments par le biais des cuisines les plus importantes du secteur de l'Etat.

Dans tous les services de restauration concernés, les déchets sont valorisés par la production de biogaz ou par le compostage. En outre, certaines politiques mises en place en amont permettent de réduire la quantité de déchets. Ainsi, dans les cantines des sites de Marcelin et de Granges-Verney, rattachées à la Direction générale de l'agriculture, de la viticulture et des affaires vétérinaires, les déchets liés à la restauration sont utilisés pour le compostage, via un accord avec la société Transvoirie. Au CHUV, une politique de suivi des déchets alimentaires a été mise en place, depuis 2016. Cette politique, basée sur plusieurs axes, vise d'une part à réduire le gaspillage, dans un souci éthique et écologique, et d'autre part à réduire le travail de production, pour les mets qui sont ensuite éliminés. Il en résulte une diminution de près de 20 % des déchets. Les déchets restants sont traités pour produire du biogaz, qui alimente un quartier résidentiel à des fins de chauffage ainsi que de production d'électricité, via un contrat de collaboration avec la société Bioecoenergie SA, à Gollion. Au niveau des établissements dépendant du Service pénitentiaire, tous les déchets alimentaires, les repas non consommés et les restes de préparation sont utilisés pour la production de biogaz.

Enfin, en complément à ce qui se pratique actuellement au sein de l'Etat, pour valoriser au mieux les plats non-consommés produits par les services de restauration, en fin 2019 et début 2020, le canton de Vaud lancera une campagne de sensibilisation dans le cadre du projet *Safe food* auquel onze cantons participent également.

M. François Pointet (V'L) : — Merci, je n'ai pas de question complémentaire.

Département des infrastructures et des ressources humaines

Mme Florence Bettschart-Narbel (PLR) : — *Restoroutes du Chablais : un M géant jaune remplace-t-il l'emblème du Chablais qu'est le panorama des Dents du Midi ? (19_HQU_186)*

Les concessions des deux restauroutes du Chablais — dans le sens Aigle – Villeneuve ou dans le sens Villeneuve – Aigle — ont été attribués à un géant du fast-food. Cela se voit facilement lors du passage sur l'autoroute où des sigles géants ont foisonné, agrémentant la première vue des Dents-du-Midi d'une vision désormais américanisée. Après visite des supermarchés de ces restauroutes, force est de constater que la place des produits du terroir vaudois se réduit à peau de chagrin, contrairement à d'autres restauroutes qui connaissent de grands espaces consacrés à ces produits. J'ai donc l'honneur de poser au Conseil d'Etat la question suivante :

Le canton a-t-il été consulté par l'Office fédéral des routes (OFROU) pour l'octroi des concessions de ces restauroutes ? Si oui, a-t-il demandé que la promotion des produits du terroir vaudois soit assurée ?

Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat : — L'Etat de Vaud est propriétaire foncier des aires de ravitaillement du réseau autoroutier sur sol vaudois, au sens de la Loi sur les routes nationales à ses articles 7 et 8. C'est ainsi lui et non l'Office des routes (OFROU) qui a attribué les concessions des aires de ravitaillement en question. Dans le cas de l'aire du Chablais, la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) a organisé un appel d'offres, qui devaient respecter la Loi sur le marché intérieur (LMI). L'appel d'offres avait pour objectif d'assurer les services de base définis par l'OFROU : la vente de carburant, la possibilité de se restaurer et un espace de vente pour des biens de consommation utiles aux voyageurs.

D'une manière générale, les acteurs de la promotion touristique à proximité des quatre aires de ravitaillement du canton de Vaud ont défini le concept des promotions à développer sur les différents sites et les moyens pouvant être investis dans le projet. La DGMR et le Service de promotion économique et de l'innovation (SPEI) ont ainsi consulté l'organisme de développement intercantonal Chablais Région et, dès lors, le site du Chablais applique les principes définis par les acteurs locaux. Le cahier des charges de l'appel d'offres a intégré les besoins exprimés lors des consultations, c'est-à-dire qu'il est prévu que l'exploitant assure la vente de produits du terroir dans son espace commercial et mette à disposition des emplacements pour l'affichage touristique.

Un premier appel d'offres a été lancé en 2012, prévoyant la construction d'un pont reliant les deux aires. Aucune des trois offres reçues ne respectant le cahier des charges, la procédure a donc été interrompue. Une nouvelle procédure conservant deux aires distinctes a été menée en 2013. Une des offres comportait des lacunes essentielles à la viabilité du projet. La deuxième était non conforme quant aux propositions de redevances. La procédure a donc été également interrompue, en janvier 2014. Un nouveau processus a été entrepris et, le 25 juin 2014, le Conseil d'Etat a attribué les droits de superficie au consortium Villars Holding SA–McDonald's Suisse SA pour une période de quarante ans dès le 1^{er} janvier 2017, la seule proposition à répondre en tous points au cahier des charges. L'attribution comportait l'obligation de construire un centre de chaque côté de l'autoroute. Dans ce cadre, l'exploitant s'est engagé à respecter le cahier des charges en ce qui concerne la promotion touristique et les produits du terroir. Dès cette date, les plans d'affectation de la zone ont été mis à jour. Le projet a été développé et a obtenu les autorisations de construire.

Les aires sont ouvertes depuis quelques mois. Chaque magasin comprend 10 mètres linéaires pour la vente de produits alimentaires du terroir, deux vitrines réfrigérées horizontales et un espace pour les produits non alimentaires, aménagements qui correspondent aux discussions menées avec Chablais Région. L'exploitant s'attache à développer l'assortiment de produits du terroir en fonction de la saison et des goûts des consommateurs. A qualité égale, il privilégie les produits du Chablais. Par ailleurs, les espaces d'affichage mis à disposition sont exploités par les acteurs régionaux du tourisme, et notamment par la Communauté d'intérêts touristiques des Alpes vaudoises (CITAV) qui projette des clips vidéo de promotion des Alpes vaudoises. L'affichage est partagé en temps égal avec l'organisme de promotion du Chablais valaisan. Précisons encore que, pour évaluer la pertinence du concept, une commission de coordination entre les exploitants, Région Chablais, et la DGMR, sera

mise en place courant 2019. Il va sans dire que les adaptations qui seraient jugées pertinentes de part et d'autre seront évidemment apportées.

Mme Florence Bettschart-Narbel (PLR) : — Je remercie Mme la présidente du Conseil d'Etat pour sa réponse. Je n'ai pas de question complémentaire.

Département des finances et des relations extérieures

Mme Jessica Jaccoud (SOC) : — *Suppression de l'impôt sur les successions : qu'en pense le Conseil d'Etat ? (19_HQU_185)*

Dans le cadre de la campagne qui anime notre canton, visant l'élection complémentaire au Conseil d'Etat, M. Pascal Dessauges, entouré des présidents de l'UDC et du PLR a, lors d'une récente conférence de presse, annoncé vouloir supprimer l'impôt vaudois sur les successions.

Un bref travail d'archive nous a permis de retrouver un article, publié le 29 avril 2015, dans le journal Le Temps, dans lequel M. Pascal Broulis, chef du Département des finances et des relations extérieures déclare que l'impôt sur les successions est « un impôt magnifique et l'idée de l'abolir est fautive. Ceux qui l'ont fait doivent s'en mordre les doigts, car lorsque l'on restreint la liste des impôts, on doit compenser ailleurs. » Il a ajouté que « si on le supprimait, il faudrait augmenter le coefficient fiscal cantonal de trois points. »

A cet égard et pour rappel, l'impôt sur les successions a rapporté, en 2017, 111 millions de francs sur un total de recettes fiscales de 6,183 milliards. Sur la base de ces éléments, je souhaite connaître l'appréciation du Conseil d'Etat sur la suppression de l'impôt sur les successions et savoir à combien il estime que le coefficient cantonal devrait être augmenté afin de pallier son éventuelle suppression ?

M. Pascal Broulis, conseiller d'Etat : — Tous les impôts sont magnifiques ! C'est leur intensité qui détermine s'ils sont praticables ou non. D'une manière générale, le Conseil d'Etat constate une certaine confusion lorsque l'on parle de l'impôt sur les successions. Tous les cantons — sauf un — le pratiquent et le Conseil d'Etat n'a pas connaissance d'un projet de suppression totale.

Si la question se rapporte à l'impôt sur les successions en ligne directe, le Conseil d'Etat rappelle que sa suppression a été proposée au corps électoral vaudois, le 16 mai 2004, qui a répondu « non » à 63 % des voix. A l'époque, le Conseil d'Etat avait relevé que le résultat répondait à son attente et il n'a pas changé d'avis.

Les chiffres cités sont exacts : en 2017, l'impôt sur les successions a effectivement rapporté 1,8 % du total des recettes fiscales vaudoises. Si l'on veut maintenir les mêmes prestations, il faudrait augmenter d'autant les autres impôts.

Mme Jessica Jaccoud (SOC) : — M. le conseiller d'Etat peut-il nous indiquer le nombre de points d'augmentation du coefficient fiscal cantonal nécessaire en cas de suppression des impôts sur les successions, en prenant en compte les chiffres de 2017 ?

M. Pascal Broulis, conseiller d'Etat : — Cela dépend si l'on veut supprimer les impôts de succession en ligne directe seulement ou si l'on veut supprimer les impôts de succession dans leur globalité.

Si l'on souhaite supprimer totalement les impôts de succession, selon les années, cela représente de deux à trois points de coefficient fiscal cantonal, soit une augmentation importante. Cela présenterait un risque majeur, car l'effort fiscal serait ensuite concentré sur un impôt qui se paie chaque année. C'est la raison pour laquelle l'impôt sur les successions pratiqué par le canton de Vaud est intelligent : parce qu'il soulage globalement les autres impôts.

M. Serge Melly (AdC) : — *Vaud profite de l'échange automatique de renseignements (EAR), mais dans quelle mesure ? (19_HQU_187)*

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

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

M. Pascal Broulis, conseiller d'Etat : — Le travail sur l'EAR commencera à la fin 2019 et les résultats pour les communes sont attendus pour 2022. Ce qui leur reviendra sera naturellement dûment communiqué aux communes, en temps utile.

M. Serge Melly (AdC) : — Je n'ai pas de question complémentaire.

Ce point de l'ordre du jour est traité.

Interpellation Florence Bettschart-Narbel – Hôpital Riviera-Chablais : fête d'inauguration ou fête de départ ? (19_INT_299)

Texte déposé

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

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

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

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

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

Souhaite développer.

(Signé) Florence Bettschart-Narbel

Développement

Mme Florence Bettschart-Narbel (PLR) : — Mon interpellation fait suite à une communication qui nous a été transmise par le Bureau d'information et de communication (BIC) de l'Etat de Vaud, le 25 janvier dernier, s'agissant de l'Hôpital Riviera-Chablais (HRC). Cette communication nous informait de deux points : l'inauguration officielle avait été fixée au 3 mai 2019 et l'ouverture de cet hôpital a été reportée à une date indéterminée. Nous avons constaté que cette inauguration correspond au dernier jour du mandat du conseiller d'Etat en charge du Département de la santé et de l'action sociale. De là à croire qu'il y a une coïncidence, nous nous posons des questions. Dans ce contexte, je demandais au Conseil d'Etat de répondre aux questions suivantes :

1. N'y avait-il pas une première date d'inauguration prévue en juin 2019 et si oui, pourquoi cette inauguration a-t-elle été avancée au 3 mai 2019 ?
2. A-t-il été envisagé de repousser la fête d'inauguration après l'ouverture effective de l'HRC ?

3. Le canton s'est-il posé des questions sur l'image que va donner l'inauguration d'un hôpital non terminé à sa population ?
4. Le canton peut-il assurer que l'hôpital va être ouvert cette année encore ?
5. Peut-on avoir un point de situation sur les éventuels dépassements de budget ?

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

Réponse séance tenante du Conseil d'Etat

M. Pierre-Yves Maillard, conseiller d'Etat : — En préambule, le Conseil d'Etat relève que Mme l'interpellatrice n'interpelle pas le Conseil d'Etat sur un fait qui relève de son administration, mais de celle d'un établissement autonome de droit public. Soucieux d'une bonne gouvernance des institutions publiques et ayant à cœur d'éviter une politisation de leur gestion, le Conseil d'Etat regrette que l'interpellatrice ne partage pas son souci, comme il regrette de devoir s'immiscer dans l'activité opérationnelle d'une institution indépendante pour un fait qui ne relève manifestement pas du rôle de surveillance de l'Etat.

Contraint par Mme l'interpellatrice de fouler aux pieds des principes auxquels il est pourtant très attaché, le Conseil d'Etat peut répondre comme suit aux questions posées.

1. *N'y avait-il pas une première date d'inauguration prévue en juin 2019 et si oui, pourquoi cette inauguration a-t-elle été avancée au 3 mai 2019 ?*

Se gardant d'émettre un jugement sur la qualité des hypothèses déductives de Mme l'interpellatrice ni sur celle de ses sources ou des rumeurs qu'elle relaie, le Conseil d'Etat peut simplement retranscrire ci-dessous le courrier qu'il a reçu en novembre 2018 de la part de l'Etablissement Riviera-Chablais au sujet de la date de l'inauguration de l'Hôpital de Rennaz. A sa lecture, il est aisé de constater la maigreur de l'influence qu'ont eue les conseillères et conseillers d'Etat en charge de la santé des cantons de Vaud et du Valais sur cet agenda. Je cite le courrier reçu :

« Madame la Consillère d'Etat, Monsieur le Conseiller d'Etat,

Le planning général de la construction du bâtiment de Rennaz prévoit contractuellement une remise de l'ouvrage par Steiner SA à l'HRC le 30 avril 2019.

Le déménagement de l'activité de tous les sites concernés (à commencer par celui de Monthey) suivra quelques jours après l'inauguration. L'ensemble du déménagement est prévu sur 6 semaines. Tout ce qui doit être déplacé le sera avant le 30 juin 2019. Il est important que l'hôpital fonctionne pleinement dès le début du mois de juillet, mois durant lequel commencera la fête des vigneron (18 juillet au 11 août).

Dès lors, nous vous proposons de faire le choix conjoint d'une date d'inauguration dans la semaine qui va du lundi 29 avril au vendredi 3 mai 2019, en privilégiant tant que faire se peut la période de la semaine postérieure au 30 avril, date contractuelle de remise de l'ouvrage.

Nous vous serions reconnaissants de bien vouloir vous coordonner pour arrêter la date qui convient et nous la communiquer pour que nous puissions adresser au plus tôt un « save the date » à tous les invités potentiels.

En vous remerciant (...) »

Cette lettre est signée Marc-Etienne Diserens, président du Conseil d'Etablissement et Georges Dupuis, vice-président.

2. *A-t-il été envisagé de repousser la fête d'inauguration après l'ouverture effective de l'hôpital Riviera Chablais ?*

Au moment où il a appris que le Conseil d'Etablissement avait décidé de reporter de quelques semaines le déménagement des sites hospitaliers de la Riviera et du Chablais vers le nouvel hôpital de Rennaz, le chef du Département de la santé et de l'action sociale a lui-même suggéré au président du Conseil d'examiner l'opportunité d'un report de cette fête, à laquelle, quoi qu'il arrive, il ne craint pas de ne pas être invité — ceci dit afin de dissiper toute incertitude chez l'interpellatrice. Le chef du

Département de la santé et de l'action sociale cependant recommande à l'interpellatrice de renoncer à l'idée d'un report « après l'ouverture effective de l'hôpital » comme elle le suggère imprudemment. En effet, les discours, les pièces musicales, l'apéritif dinatoire et les journées portes ouvertes qui accompagnent traditionnellement ce type d'événement sont peu compatibles avec l'activité chirurgicale et médicale d'un hôpital de soins aigus en activité.

En tout état de cause, le président du Conseil d'Etablissement n'a pas jugé un report utile, signalant qu'il arrive fréquemment qu'un établissement soit ouvert aux regards du public et inauguré plusieurs semaines, voire quelques mois avant sa mise en service.

3. *Le canton s'est-il posé des questions sur l'image que va donner l'inauguration d'un hôpital non terminé à sa population ?*

Si par le « canton » l'interpellatrice entend le Conseil d'Etat, celui-ci n'a pas de compétence dans cette décision et ne souhaite pas en avoir. Il part de l'idée que le Grand Conseil non plus. Faisant confiance à un Conseil d'Etablissement autonome, qui a la responsabilité de la conduite d'un des plus grands hôpitaux romands, il est convaincu que quand l'hôpital sera inauguré, c'est bien qu'il sera terminé. Le report de la mise en service relève par ailleurs essentiellement du temps nécessaire aux tests de conformité des installations médicales et techniques et d'éventuelles adaptations liées à ces tests.

4. *Le canton peut-il assurer que l'hôpital va être ouvert cette année encore ?*

Sous réserve d'événement imprévisible, oui.

5. *Peut-on avoir un point de situation sur les éventuels dépassements de budget ?*

La commission de suivi, composée de députés des deux Parlements cantonaux, est régulièrement tenue au courant de l'évolution du coût des constructions liées à l'Hôpital de Rennaz et des dépassements prévisibles par rapport aux garanties d'emprunt votées. Il faut savoir en effet que ce projet ne relève pas de financements directs de l'Etat, mais de garanties d'emprunts, les charges inhérentes à cet emprunt émergeant ensuite à la comptabilité de l'établissement. La commission interparlementaire rapporte d'ailleurs au Grand Conseil vaudois — elle l'a fait il n'y a pas très longtemps. On peut dire à ce stade, alors que le chantier n'est pas entièrement terminé et que les comptes de construction ne sont donc pas bouclés, qu'en principe les coûts liés à ces investissements devraient cependant respecter le cadre souple fixé par les décrets et que le décret de bouclage des comptes qui sera soumis aux deux Grands Conseils devrait pouvoir se limiter à la ratification des hausses légales.

Le président : — Madame la députée, considérez-vous cette réponse du Conseil d'Etat définitive ?

Mme Florence Bettschart-Narbel (PLR) : — Je considère cette réponse comme définitive.

La discussion est ouverte.

M. Philippe Vuillemin (PLR) : — Il y a des moments où les membres du Grand Conseil feraient peut-être bien de se parler, en n'oubliant jamais que la précipitation est mauvaise conseillère. Votre serviteur, qui préside en alternance avec son collègue valaisan la Commission interparlementaire de contrôle de l'Hôpital Riviera-Chablais (CICHRC) depuis le 1^{er} septembre 2018 jusqu'aux 30 juin 2019, a-t-il magouillé pour pouvoir être présent à l'inauguration et que ce ne soit pas son homologue valaisan ? Cela restera un secret d'Etat. Néanmoins, c'est lors de la séance du mois de novembre que la date d'inauguration a été décidée. Cette date avait déjà été évoquée lors d'une séance précédente, en pointillé. La CICHRC avait fortement insisté, lors de la session de novembre, pour que l'on maintienne coûte que coûte la date du 3 mai. En effet, cette commission est légèrement agacée par les retards perpétuels pris par le chantier, des retards dus à des entreprises et dont on ne sait pas toujours très bien s'ils sont dus aux aléas du chantier, à une certaine impéritie ou à une difficulté à accélérer. Ceux qui connaissent votre serviteur savent que, à certains moments, il faut arrêter de tourner en rond et fixer des dates. Cette date d'inauguration a été fixée par rapport à l'hôpital et non par rapport à des illustres personnalités quelles qu'elles soient et d'où qu'elles viennent.

La délégation vaudoise — rejointe à sa demande par la délégation valaisanne qui viendra à Lausanne — se préoccupera, mardi prochain, d'entendre M. Marc Diserens, M. Rubin et d'autres collaborateurs sur la suite qui attend l'HRC. Si le Grand Conseil et son président estiment que, très

exceptionnellement, nous devrions rendre compte des travaux de cette commission, nous le ferions. Il suffirait de nous délivrer du secret de délibération. Je propose donc à mes collègues députés du Grand Conseil vaudois, lorsqu'ils ont une question sur cet hôpital, de l'adresser à cette commission. Il y a un commissaire pour chaque parti. Par exemple, Mme Eliane Desarzens, la vice-présidente est au parti socialiste.

Ceci étant, je ne renie en aucun cas ce que j'ai déclaré à la presse. Je fais une différence entre le combat politique et les êtres humains que nous sommes. J'affirme ici que le conseiller d'Etat Pierre-Yves Maillard s'est investi avec force, pertinence et courage — mais il n'est pas seul — pour la réalisation de cet hôpital. C'est un événement assez unique. A titre personnel, je comprends parfaitement le citoyen Maillard. Lorsqu'on s'est engagé pour quelque chose, on a envie d'être présent à l'inauguration. Une petite touche humaine en politique n'a jamais desservi les relations entre les membres du Grand Conseil et du Conseil d'Etat, fussent-ils de partis opposés.

Mme Florence Bettschart-Narbel (PLR) : — Je reviens sur la réponse du Conseil d'Etat à mon interpellation. A titre liminaire, je voudrais repréciser qu'il me semble que le Grand Conseil, tout comme le Conseil d'Etat, se penche régulièrement sur des interpellations qui ne relèvent ni de sa compétence ni de celle du Conseil d'Etat. Nous en discutons abondamment lors de nos débats en plénum, sans que cela ne pose de problèmes. Dans le cas qui nous concerne, nous nous trouvons en face d'un établissement autonome de droit public régi par une convention intercantonale. Cette dernière précise un certain nombre de choses et notamment les compétences attribuées au Conseil d'Etat : « Les Conseils d'Etat sont compétents pour surveiller la gestion et le fonctionnement de l'établissement. » En relisant cette convention, il me semble que l'on peut donner une compétence au Conseil d'Etat, sans chercher très loin, pour répondre à cette interpellation.

Je voudrais aussi revenir sur ce qui a motivé le dépôt de mon interpellation. Tous les députés ont reçu une information de l'HRC les informant de deux choses : la fête d'inauguration est fixée au 3 mai, mais l'ouverture est reportée à une date indéterminée. Finalement, peu importe la question de la date d'inauguration, de qui sera présent et de qui ne le sera pas. Nous verrons bien... Cette question est relativement anecdotique. Ce qui me pose plus de problèmes, ce que l'inauguration officielle du bâtiment est prévue, alors même que nous n'avons pas la date d'ouverture. Cette dernière est reportée à « après l'été ». On nous parle de quelques semaines, mais en réalité il s'agit plutôt de quelques mois. Par ailleurs, nous n'avons aucune idée de la date à laquelle ce bâtiment sera opérationnel ni lorsque les normes de sécurité technique seront respectées. Ce qui m'a poussée à déposer cette interpellation, c'est le fait que l'on inaugure un bâtiment en grande pompe, avec tous les flonflons décrits dans la réponse du Conseil d'Etat, mais que l'on ne sait pas quand ce bâtiment ouvrira officiellement. La communication de l'HRC m'a un peu surprise sur ce point. Il me semblait que le Conseil d'Etat pouvait répondre à un certain nombre de questions en lien avec la fin de ces travaux.

Je ne déposerai pas de résolution ; je comprends que mon interpellation ait suscité un certain nombre de remarques, mais je pense que, du point de vue de l'image du futur hôpital, il aurait été judicieux de repousser un peu la date d'inauguration. Il est vrai que certaines inaugurations se font avant que le bâtiment ne soit effectivement ouvert, mais c'est une question d'une ou deux semaines et pas une question de mois.

M. Pierre-Yves Maillard, conseiller d'Etat : — Comme l'a dit M. Vuillemin, la date du 3 mai a été fixée par le Conseil d'Etablissement, je vous ai donné lecture de la lettre que nous avons reçue. Lorsque j'ai annoncé mon départ, je l'envisageais pour le 1^{er} mai, mais j'ai eu la faiblesse de me dire qu'en faisant deux jours de plus, je pourrais assister à cette inauguration. Voilà, comme ça vous êtes affranchis. Je trouve que c'est manquer de considération pour votre serviteur que de penser que j'aurais pu me battre pour conserver une date d'inauguration pendant la période durant laquelle j'ai la responsabilité du Département de la santé, au prix de l'image du canton ou de l'établissement. Je le répète : j'ai moi-même suggéré au président du Conseil d'Etablissement de reporter cette date. Par ailleurs, je continue à lui dire que si l'hôpital devait ne pas être « inaugurable » — c'est-à-dire terminé — nous pouvons encore repousser cette date. Que ce soit clair, je ne ferai pas pression pour être présent. Vous pouvez être rassurée sur ce point. Madame la députée, pour tout vous dire, j'ai un peu de peine à devoir vous dire ces choses. J'osais penser que vous n'auriez pas ce type de réflexion.

Ce qui est beaucoup plus inquiétant, comme l'a dit M. Vuillemin, c'est que nous souhaitons que ce chantier se termine dans des conditions de coût qui soient, si possible, dans le cadre flexible des décrets. Mais cela est compliqué : si vous reportez la date de l'inauguration, vous donnez un champ supplémentaire pour des accommodements supplémentaires et des délais qui peuvent ainsi s'accumuler. C'est en raison de cette considération que nous essayons de maintenir un minimum de pression pour que cet hôpital se termine.

Madame la députée, en ce qui concerne les compétences, bien sûr que vous aviez le droit de poser cette question, mais admettez quand même qu'il est un peu contradictoire que la même personne qui dépose une initiative parlementaire pour dire que le CHUV doit être un établissement autonome, dépolitisé et que le Conseil d'Etat ne doit pas se mêler de la gestion de cet hôpital, interpelle le Conseil d'Etat sur la date d'inauguration d'un autre hôpital. Néanmoins, je suis très heureux que vous ayez déposé cette interpellation. Elle éclaire très bien la relation ambiguë qu'ont tous les parlements avec ces questions hospitalières. Tous les parlements — est particulièrement ceux qui sont de votre sensibilité politique — pensent qu'il faut faire de ces hôpitaux des entreprises, mais au premier tousotement dans la gestion, ils déposent des interpellations et demandent à l'Etat ce qu'il fait pour s'occuper de ces hôpitaux. C'est exactement ce que vous avez fait ; vous êtes tombée « les deux pieds dans le panneau ». C'est ce que le Conseil d'Etat vous rappelle humblement : si vous voulez vraiment autonomiser un hôpital, laissez-le conduire un certain nombre de choses, par exemple les dates d'inauguration.

J'ai inauguré vingt-cinq EMS, quelques dizaines d'établissements pour handicapés et des divisions d'hôpitaux, etc.. Je suis un peu devenu un spécialiste de l'inauguration. (*Rires.*) Aussi, je peux me passer volontiers d'une inauguration supplémentaire, même si, comme l'a dit M. Vuillemin, j'ai beaucoup investi pour que ce projet se réalise.

Lorsque nous avons inauguré le 19^e étage du CHUV — une nouvelle unité d'hospitalisation, un petit hôpital dans l'hôpital, une cinquantaine de lits pour des patients déprimés qui sont en immunodépression, c'est-à-dire très fragiles — j'ai précisé que les premiers patients allaient arriver dans le courant du mois de mars — en fait, ce sera au début du mois de mai. L'inauguration a donc eu lieu quatre à cinq mois avant la mise en service de cette unité. Madame la députée, apprenez qu'il est fréquent que l'on inaugure un équipement plusieurs semaines, voire plusieurs mois, avant la vraie mise en service. Il est même normal que cela se passe dans cet ordre : on n'inaugure presque jamais après la mise en service pour des raisons évidentes.

Je n'ai pas encore eu le temps de la regarder, mais il y a eu une émission télévisée en Suisse alémanique qui a parlé de l'hôpital de Rennaz. C'est un discours rapporté, je vérifierai mes sources, mais je crois qu'il a été présenté comme l'un des projets les plus enthousiasmants et les plus stimulants dans le paysage sanitaire suisse. Pour une fois, il concentre plusieurs sites hospitaliers, qui plus est entre deux cantons, avec un équipement modernisé, sans opposition populaire et sans difficultés particulières. Vous avez vu récemment le projet de fusion des deux hôpitaux bâlois ; vous avez vu les difficultés que cela représentait. Madame la députée, je crois que les communautés vaudoise et valaisanne pourront être fières de l'immense travail accompli. Pour cela, il faudra peut-être regarder ce dossier autrement que par le petit bout de la lorgnette, en tenant compte de l'immense processus qui a eu lieu. Encore une fois, nous pouvons en être fiers, ce n'est pas très fréquent. J'espère que c'est ce que nous pourrions nous dire, à l'apéritif autour d'un verre de blanc vaudois ou valaisan, si cet hôpital est bien inauguré le 3 mai.

M. Gregory Devaud (PLR) : — Monsieur le conseiller d'Etat, président de l'Union syndicale suisse et amateur de football, j'ai envie de vous dire : un partout, balle au centre ! Loin de moi l'idée de venir défendre ma collègue députée... (*Rires.*) Nous avons probablement posé les questions qui dérangent le chef du Département de la santé de l'action sociale et avec lui l'entier du parti socialiste, mais les mots ont un poids et le ton sarcastique — assez peu respectueux de l'interpellatrice — utilisé dans la réponse du Conseil d'Etat nous a un peu surpris. J'ai un immense respect pour nos institutions et pour les fonctions de M. le conseiller d'Etat, je lui dis donc tout cela avec le sourire.

Je peux aussi comprendre, en partie, les paroles de mon collègue Vuillemin, néanmoins nous faisons partie d'une institution dans laquelle nous ne sommes que de passage. Les années passent et

permettent à l'un ou l'autre de nos successeurs d'inaugurer des projets que nous avons nous-mêmes portés.

Monsieur le conseiller d'Etat, encore une fois : un partout, balle au centre et je conclurai en vous souhaitant bonne chance pour la suite de vos activités.

M. Mathieu Blanc (PLR) : — Je pense que M. le conseiller d'Etat souffrira que je profite de sa réponse, notamment de sa référence à l'initiative que j'ai cosignée avec ma collègue Florence Bettschart-Narbel sur l'autonomisation du CHUV, pour clarifier certaines choses à ce propos. Certains propos erronés ont été tenus dans la presse par différentes personnes du parti socialiste ou par le conseiller d'Etat lui-même qui parlait de privatisation du CHUV. Ce n'est pas ce que nous souhaitons. M. le conseiller d'Etat a bien parlé d'un établissement autonome de droit public. Si des questions se posent sur la BCV — qui est une société anonyme privée-publique — je crois savoir que le conseiller d'Etat en charge y répond, naturellement avec tout le respect qu'il doit au secret des affaires. Ce n'est rien d'autre que nous demandions dans le cadre de cette interpellation.

Je me permets encore de préciser que si nous en sommes arrivés à cette idée d'autonomisation du CHUV, c'est parce que, même intégré aujourd'hui à l'Etat, le CHUV souffrait d'un manque de transparence criant sur des questions de gouvernance ou de finances et cela appelait de notre part une réaction forte. C'est la proposition que nous continuerons à soutenir dans l'intérêt du CHUV et des patients.

Le président : — Je vous rappelle que nous parlons de l'hôpital de Rennaz... (*Réactions dans la salle.*)

M. Philippe Vuillemin (PLR) : — Monsieur le conseiller d'Etat, ce sont deux Etats confédérés qui construisent cet hôpital. Veuillez peser de tout votre poids, avec votre homologue valaisan, pour que cette inauguration se fasse le 3 mai et pas à un autre moment.

Si je reprends la parole, c'est aussi pour dire notre irritation — parce que je ne suis pas le seul dans ce cas — de voir comme il est pénible de construire une structure hospitalière dans ce canton. Le Conseil d'Etat est d'accord, le Grand Conseil est d'accord, mais il n'y a pas la moindre tige d'arbre plantée pour l'Hôpital des enfants qui a reçu notre agrément il y a des années. On constate également que l'Hôpital de Cery, sur lequel nous nous sommes penchés il y a plusieurs années, avance, mais avec toutes les peines du monde de le voir se terminer. Ce n'est pas la faute du Grand Conseil ni du Conseil d'Etat. Plutôt que de s'occuper de savoir ce que gagnent les docteurs, va-t-on une fois s'occuper des entreprises de construction ? Elles font partie du milieu social qui les a vu naître et qui leur donne l'argent nécessaire pour qu'elles puissent s'activer. Je crois savoir que c'est un milieu qui aime bien les mandats des collectivités publiques. En contrepartie, le docteur que je suis pourrait peut-être imaginer que ces entreprises se dépêchent un peu de construire ce pour quoi on leur a accordé des crédits. Si je soignais mes patients à la vitesse à laquelle ces entreprises construisent l'Hôpital des enfants, je ferais mieux de changer de travail, de devenir croque-mort et de conseiller à ma fille d'ouvrir une boutique de fleurs...

Cela ne va plus. Je déplore que dans ce canton, depuis que je suis députée, on doive toujours passer par des lenteurs de construction incroyables. Cela ne vaut peut-être pas la peine de mettre un gilet jaune, comme on le fait aussi sur les chantiers, mais je dois dire qu'en tant que citoyen, cela me pompe l'azote.

M. Jean Tschopp (SOC) : — Je remercie le groupe PLR d'égayer nos mardis après-midi. Cette thérapie de groupe à 150 est toujours agréable. (*Rires.*) Madame l'interpellatrice, le conseiller d'Etat en charge de la santé a porté ce dossier depuis le début, pensez-vous sincèrement que le Conseil d'Etablissement, dans toute son autonomie, ne l'aurait pas invité à l'inauguration ? Je trouve que cette polémique fait un peu « petits joueurs » et n'a pas vraiment lieu d'être. Nous devrions plutôt nous réjouir de l'ouverture prochaine de cet hôpital qui est attendue par le canton de Vaud, comme par celui du Valais.

Mme Florence Bettschart-Narbel (PLR) : — Monsieur Tschopp, même si l'inauguration officielle avait eu lieu en septembre, il m'aurait semblé normal que M. le conseiller d'Etat y soit invité. Cela ne m'aurait pas choquée. Nous sommes tous heureux de la construction de cet hôpital. Venant de

Montreux, je me rappelle des débats sur l'hôpital de Sully, il y a quelques années. Je sais à quel point cet hôpital est attendu dans la Riviera et le Chablais.

Néanmoins, ce qui me pose problème, c'est de faire la fête d'inauguration, alors même que ce bâtiment n'a pas encore de date d'ouverture définitive. Voilà où réside la problématique selon moi. Pour le Musée des Beaux-Arts, la journée des portes ouvertes aura lieu au mois d'avril et l'inauguration se fera au mois d'octobre. C'est la procédure de ce dossier qui m'a interpellée. Néanmoins, je pense qu'il aurait été normal que le Conseil d'Etat, qui a suivi tout ce dossier, soit invité à l'inauguration, même s'il n'était plus en charge à ce moment.

Mme Sonya Butera (SOC) : — Chère Florence, je suis une ancienne de la Commission thématique de la santé publique ; je n'ai certes pas l'expérience du conseiller d'Etat en ce qui concerne les inaugurations, mais je vais prendre un exemple qui date de la présente législature : le Centre AGORA a été inauguré au mois d'octobre, avant même que toutes les personnes qui vont œuvrer au sein de ce centre de recherches soient engagées. C'est une manière de faire assez commune dans les longueurs administratives et inaugurales des constructions dans ce canton.

M. Pierre-Yves Maillard, conseiller d'Etat : — Je reconnais que l'établissement autonome de droit public aurait pu attendre quelques semaines pour que la date d'ouverture soit connue. Du point de vue de la communication, je pense que cela aurait été plus clair. J'ai eu des contacts avec M. Diserens à ce sujet. Vous avez vu, dans le communiqué de presse, que l'établissement annonce pour la fin du mois de février un nouveau calendrier. Evidemment, l'établissement restera très prudent avant d'annoncer une nouvelle date, étant donné les polémiques que cela peut susciter. On peut bien annoncer une nouvelle date, mais si cela donne à chaque fois lieu à un débat d'une heure au Grand Conseil si l'on doit la retarder, il convient d'être prudent. Le président du Conseil d'Etablissement est très prudent ; il m'a fait part d'un nouveau calendrier ces derniers jours. Je crois que nous pourrons, à la fin du mois de février, vous le communiquer. J'espère que ce nouveau calendrier pourra être tenu, à quelques jours près... Cela peut encore évoluer.

M. Vuillemin a tenu des propos assez forts, je les partage en partie. Dans la pratique, il y a des retards et des difficultés à toutes les étapes. Il y a des difficultés au moment de prendre des décisions ; une fois qu'elles sont prises, il faut traiter des questions d'aménagement du territoire et les questions des marchés publics. Ensuite, il faut faire les négociations contractuelles. Malheureusement — je l'ai souvent dit à votre collègue Georges Zünd qui se plaint, avec raison, des entreprises générales ou totales — si nous n'avions pas le risque d'avoir des recours à chaque lot, nous attribuerions davantage ces grands projets par lots. En les attribuant à des entreprises totales, nous sommes dans une bataille très dure qui se joue souvent sur les dernières semaines et sur les dépassements. Qui doit les assumer ? Est-ce que ces dépassements ont été commandés par le maître d'œuvre ou sont-ils liés à des retards ? C'est une partie de poker menteur qui commence dans les dernières semaines.

Dans ces différents chantiers, ceux qui travaillent vite — et ce ne sont pas mes futures fonctions qui me font dire cela — ce sont souvent les ouvriers et les entreprises. La rapidité avec laquelle cet établissement de Rennaz est sorti de terre est assez remarquable. Ce sont les à-côtés juridiques et commerciaux, les préparatifs qu'il faut pour éviter de se retrouver à la fin avec des litiges font que l'on blinde les contrats qui deviennent très complexes. Il faut faire des études très poussées pour éviter les mauvaises surprises à la fin. Ce sont ces à-côtés qui prennent du temps. Je nuance un peu les propos de M. Vuillemin pour ne pas donner l'impression que ceux qui produisent l'établissement physiquement sont ceux qui font des erreurs.

M. Vuillemin a cité deux autres dossiers. J'en profite pour vous signaler qu'il y aura une première pierre qui sera posée pour l'Hôpital des enfants — madame Bettschart-Narbel, j'espère que vous ne déposez pas une interpellation — un peu avant mon départ. Ici aussi, c'est le service cantonal du CHUV qui m'a annoncé cela récemment — certes, il est un peu plus proche de moi. Nous allons donner le coup d'envoi de la réalisation de l'Hôpital des enfants, mais nous avons effectivement pris beaucoup de temps pour peaufiner ce dossier. Le partenaire avec lequel nous travaillons est aussi celui qui travaille sur Cery. Dans ce dernier cas, il y a des difficultés liées au chantier. Une communication aura lieu prochainement à ce sujet. Les difficultés sont liées à la construction en elle-même. La morale de cette histoire, c'est que les grands chantiers — et Dieu sait que nous en connaissons en ce moment

— sont de grandes aventures, avec beaucoup de difficultés pour les mener à terme. Pour revenir au sujet de l'interpellation, la bonne nouvelle c'est que l'hôpital de Rennaz sera inauguré cette année. Comme vous l'avez rappelé, madame la députée, cela clora une histoire vaudoise de plus de vingt-cinq ans et j'espère que cet établissement comblera nos attentes.

Mme Florence Bettschart-Narbel (PLR) : — Madame Butera, nous aurions pu faire une liste de toutes les inaugurations du canton pour savoir si les établissements étaient alors terminés ou pas. Le centre d'oncologie des Etablissements hospitaliers du Nord vaudois, qui vient d'être inauguré en présence du conseiller d'Etat, était en fonction depuis la fin de l'année 2018. Des exemples existent dans un sens comme dans l'autre. C'est le laps de temps entre l'inauguration et l'ouverture qui diffère d'un endroit à l'autre...

La discussion est close.

Ce point de l'ordre du jour est traité.

Initiative Maurice Mischler et consorts – Pour le climat, taxons les billets d'avion (19_INI_011)

Développement (suite)

Le débat est repris.

M. Jérôme Christen (AdC) : — La Suisse est l'un des seuls pays d'Europe à ne pas taxer les billets d'avion. En décembre dernier, le Conseil national a refusé à une très courte majorité — 93 voix contre 88 et 8 abstentions — d'introduire la mesure dans la loi sur le CO₂. Toutefois, comme la loi sur le CO₂ a finalement été refusée, le débat reste ouvert. Il s'agit donc de maintenir la pression. Le groupe PDC-Vaud Libre estime que nous devons mettre nos élus fédéraux au pied du mur : on ne peut pas à la fois prétendre vouloir réduire notre empreinte écologique et les émissions de gaz à effet de serre et ne pas prendre les mesures pour y parvenir.

Les Suisses sont toujours plus nombreux à se déplacer en avion. Quelques chiffres : le nombre de passagers a augmenté de 60 % entre 2000 et 2017 selon un rapport fédéral sur la mobilité ; en 2015, les Suisses ont effectué 2,6 fois plus de kilomètres en avion qu'en 2005. La progression est considérable avec comme conséquence l'augmentation d'environ 40 % des émissions de CO₂ dues exclusivement à ce facteur. Si rien n'est entrepris, en 2030, le trafic aérien sera le secteur qui pèsera le plus dans le bilan climatique de la Suisse. Dans les faits, nous subventionnons le trafic aérien, puisque les vols à destination de l'étranger sont exonérés de l'impôt sur le carburant, de la TVA et de la taxe CO₂.

Le groupe PDC-Vaud libre vous recommande d'accepter le renvoi direct au Conseil d'Etat. Toutefois, pour que l'initiative ait un sens, la taxe devra impérativement être affectée à la réduction des gaz à effet de serre.

Mme Claire Richard (V'L) : — Dans la droite ligne de notre positionnement lors des derniers débats relatifs au climat, les Vert'libéraux soutiendront l'initiative proposée par notre collègue Mischler.

D'une part, d'autres pays européens ayant déjà introduit une taxe, faire de même en Suisse ne constituera pas une distorsion de concurrence avec nos voisins, principal et évident souci des milieux économiques de notre pays. Ainsi, si nous nous alignons sur les modestes taxes de nos pays voisins, entre 3 et 190 francs selon la destination, ce ne sera pas extrêmement dissuasif et cela ne fera pas périliter l'industrie suisse des aviateurs. Toutefois, cela sensibilisera quelque peu les passagers qui utilisent souvent l'avion, et permettra d'inclure dans le prix du billet une petite partie des coûts externes du transport aérien.

Si cette taxe, comme l'espérons, est affectée à des buts locaux visant à abaisser nos émissions de CO₂, notre pays pourra faire un sérieux pas dans la bonne direction et l'exercice sera positif.

En conclusion, les Vert'libéraux soutiendront à l'unanimité cette initiative avec renvoi immédiat au Conseil d'Etat et vous invitent à faire de même.

M. Yann Glayre (UDC) : — Des taxes, des taxes, encore des taxes ! Je déplore que chaque proposition en faveur du climat nécessite de pénaliser une partie de la population. Comme d'habitude, ce sont les personnes les plus modestes qui trinqueront. La personne aisée qui voyage en classe business rigolera en s'acquittant de sa taxe ; de l'autre côté, la mère de famille qui compte ses sous pour emmener ses enfants en vacances une fois par année sera pénalisée. L'écologie : oui ! Pénaliser la classe moyenne : non !

Mme Léonore Porchet (VER) : — Comme déjà indiqué, 18 % des gaz à effet de serre en Suisse sont dus au trafic aérien, ce qui en fait un des facteurs les plus lourds dans notre bilan carbone. De plus, ces gaz sont très polluants en altitude et non recyclables. Le trafic aérien a donc un impact extrêmement lourd sur l'environnement et la Suisse n'agit pas suffisamment contre cela.

Ce trafic est exonéré d'impôt sur le carburant, de la TVA et de la taxe sur le CO₂ : il s'agit donc d'une forme de subvention très élevée au trafic aérien par rapport aux autres moyens de mobilité. Cela implique de très bas prix et la constante augmentation de la demande. Même les ultralibéraux parmi nous nous conviendront que le problème de concurrence est très important et que la main du commerce, qui doit être libre, est en péril.

L'idée de la taxe sur les billets d'avion bénéficie du soutien de la majorité de la population selon un sondage publié dans la SonntagZeitung. On ne parle pas d'aller à l'encontre du bien-être de la population ; on parle d'une demande de la majorité de la population. Elle se rend compte que payer 30 francs le billet d'avion pour Londres, alors que le voyage en train coûte cinq à six fois plus, ne vient pas forcément du fait que le train est cher, mais vient surtout du fait que le prix des billets d'avion ne prend pas en compte notre impact sur l'environnement. Notre population souhaite également que les recettes soient investies dans des projets de protection du climat. C'est dans ce sens-là que notre collègue Mischler a déposé cet objet. Pour cette raison, je vous demande le renvoi immédiat au Conseil d'Etat. Pourquoi immédiat ? Il y a non seulement une urgence climatique, comme les éclats de la rue par les jeunes nous le rappellent, mais également une urgence politique, puisque dès le 2 juin le Conseil des Etats se penchera à nouveau sur la question. Il est donc indispensable que d'ici le mois de juin, le canton de Vaud ait donné un signal fort en faveur de cet objet au parlement, une commission étant beaucoup trop lente.

M. Marc-Olivier Buffat (PLR) : — Cette problématique intéressante et d'actualité illustre parfaitement l'adage selon lequel tout le monde veut que cela change, mais personne ne veut rien changer. Le texte de l'initiative reprend des comparaisons connues et admises par l'essentiel des groupes politiques, à savoir la comparaison choquante et difficilement justifiable économiquement et écologiquement entre les vols et les trajets par le rail largement subventionnés par les pouvoirs politiques et les contribuables. Aujourd'hui par exemple, on annonçait 20 millions de francs pour renforcer la mobilité de Vaudoises et des Vaudois, en particulier par le rail. On pourrait aller plus, même si cela ne plaira pas à la tendance écologique ou écologiste du parlement : le conducteur automobile paie des taxes très importantes — impôts, vignettes et autres taxes sur le carburant très élevées. Sur ce tableau, tout le monde est d'accord. Maintenant, la question est de savoir que faire d'utile et d'efficace.

Je réponds à l'initiant sur un premier point : il ne s'agit pas d'une question de courage, ni de signal et il ne s'agit pas de mener une politique de sémaphore pour signifier que les gens sont émus par telle situation et en se demandant que faire. La première idée est d'instaurer une taxe. Allons-y donc et prenons un exemple chiffré : en taxant à 10 % le billet à 29 francs évoqué dans l'initiative, le prix du billet passe à 31,90 francs. Pensez-vous que la taxe de 10 % sera dissuasive ? Absolument pas. Une taxe de 300 % serait dissuasive. Toutefois, le prix du billet serait toujours inférieur à 100 francs et toujours aussi avantageux. Je refuse donc toutes ces idées. On veut se donner bonne conscience en instaurant une taxe, alors que nous savons qu'elle sera inutile. M. Christen l'avoue à demi-mot, en déclarant que l'essentiel est de constituer un fonds pour l'environnement. Vous pouvez continuer à voyager pour 31,90 francs à la place de 29 francs, à passer des week-ends d'achats à Londres, mais

l'honneur est sauf : nous disposons d'un fonds pour sauver le climat. Ce n'est pas une politique durable, responsable et soi-disant d'avant-garde.

Autre exemple : la taxe sur le tabac. Les taxes énormes prélevées sur les paquets de cigarettes empêchent-elles les gens de fumer ? Et lorsque le prix de l'essence se montait à 2 francs, les gens ont-ils limité les trajets en voiture ? Ce n'est pas le cas. La problématique doit vraisemblablement être empoignée sur le plan fédéral et international, car je suis en accord avec de nombreux intervenants : l'absence de taxe sur le kérosène est inacceptable. Toutefois, sans solution globale qui revoie aussi la politique du fret où l'on transporte des textiles, des fruits à toute saison sans changement de mentalité et sans mesures très fortes, nous n'y arriverons pas.

Les questions de taxes relèvent de la gesticulation politique et de la volonté de se donner bonne conscience à bon compte. Cela ne résoudra pas le problème. Or, le problème et l'urgence sont réels. Donc, je refuse toute gesticulation politique, les faux remèdes et cette taxe inutile et je vous invite à rejeter l'initiative.

M. Jean-Michel Dolivo (EàG) : — Notre groupe soutient le contenu de l'initiative et son renvoi direct au Conseil d'Etat. Plusieurs faits ont été rappelés : les Suisses sont particulièrement friands de voyages en avion et si cela continue, l'aviation fera partie des principales causes du réchauffement climatique. Le chiffre est parlant : en moyenne, chaque habitant du pays vole sur près de 9000 km par année, le double de nos voisins allemands, français et italiens. Si cette façon de voyager continue de jouir d'une telle popularité en Suisse, elle fera partie des principales causes anthropogènes du réchauffement climatique. Un vol aller-retour de 12600 km entre Zurich et New York émet 2,6 tonnes de CO₂ par personne. Cela correspond presque à la moitié des émissions annuelles moyennes d'un citoyen ou d'une citoyenne suisse, à onze allers-retours en voiture jusqu'à Florence ou à 59 semaines de consommation de grandes quantités de viande.

L'été 2018 était un avant-goût du réchauffement du climat : températures élevées, feux de forêt, baisse de production agricole, fréquence des sécheresses. Contrairement à ce que pense mon collègue Buffat, la proposition de M. Mischler a tout son sens. Contrairement à la voiture et au train, l'aviation ne doit pas continuer de bénéficier d'avantages fiscaux scandaleux, exorbitants et problématiques du point de vue de l'environnement. Les billets d'avion ne sont pas assujettis à la TVA et les compagnies aériennes ne paient pas de taxes sur les huiles minérales, pour le kérosène. C'est frappant : l'exemption de la taxe sur les huiles minérales constitue un cadeau de 1,7 milliard de francs que la Confédération donne aux compagnies aériennes. Chaque année, le trafic aérien génère des coûts de plus 1,2 milliard de francs dus à la pollution de l'air, au bruit et aux effets nocifs sur le climat. Or, ces coûts sont assumés par la collectivité publique. Répétons-le : si l'humanité veut vaincre la crise climatique et limiter le réchauffement climatique à moins de 2°C et si possible à moins de 1,5°C, elle doit cesser complètement les émissions planétaires de gaz à effet de serre dans les prochaines décennies. Pour cela, il faut arrêter de subventionner le trafic aérien et introduire un impôt climatique sur les billets d'avion. Les offres terrestres doivent aussi être améliorées. Par exemple, on doit réfléchir au potentiel de développement du train et du bus. Les téléconférences et vidéoconférences rendent inutiles de nombreux voyages d'affaires.

Quant à la démagogie dont fait preuve le député UDC en nous expliquant que la pauvre dame qui peine à finir le mois devra se priver de billet d'avion : la taxe CO₂ est reversée à la population par les caisses maladie, comme pourrait l'être la taxe perçue sur les billets d'avion. Il ne s'agit pas d'une diminution du pouvoir d'achat, même si la dame aura de la peine à partir en voyage et si elle a des difficultés en fin de mois, étant confrontée à d'autres dépenses, notamment le loyer et l'assurance maladie. Il est totalement erroné d'opposer justice climatique et justice sociale ; elles vont de pair. Nous devons soutenir ce projet d'initiative qui va dans le sens du postulat développé par un membre de notre groupe demandant au Conseil d'Etat un rapport critique sur les voyages d'études des élèves. Soutenons l'initiative et allons vite en besogne ! Les lenteurs seront de toute façon au rendez-vous, malheureusement, sur le plan fédéral.

M. Philippe Jobin (UDC) : — Je remercie M. Mischler pour son initiative. Je pourrais être d'accord avec lui, sauf — bien entendu, il y a un « sauf » — que votre première idée est de renchérir les billets au départ des aéroports suisses. Les passagers risquent donc de se rendre à l'aéroport d'un pays voisin

et on perdrait sur deux tableaux. Pour atteindre l'objectif que vous visez avec votre initiative, à savoir dissuader une partie de la population de prendre l'avion et la transférer vers d'autres moyens de locomotion, par exemple le train, il faudra augmenter de manière importante la taxe sur les billets d'avion. Êtes-vous d'accord, monsieur Mischler ? Cela vous parle-t-il ? Je vois que vous acquiescez. Le Danemark, les Pays-Bas et l'Irlande percevaient un émoulement sur les billets d'avion, mais ils sont revenus en arrière pour la simple et bonne raison que les voyageurs prenaient l'avion à l'extérieur de ces pays. Il serait intéressant et intelligent que votre initiative passe en commission, afin que le but que vous visez soit atteint. Dans cette optique, ma réflexion pourrait être différente.

Tel est mon état d'esprit en ce moment : il faut au minimum renvoyer l'initiative en commission et au maximum la rejeter.

M. Eric Sonnay (PLR) : — Quelle belle journée, quelle leçon ! A midi pile, je descends dans les rues de Lausanne où je vois le parti socialiste distribuer des roses. Vous voulez changer le climat et avancer dans tous les domaines ? Mais les roses viennent de Colombie, d'Equateur ou d'un autre pays de l'hémisphère sud. La semaine passée, vous nous avez parlé du Brésil où se sont produites des inondations et d'autres choses terribles. Dans ces pays, les cultivateurs sont très mal payés, on le sait pertinemment. Corrigez donc le tir ! (*Réactions ; le président demande le silence.*)

Mme Sabine Glauser Krug (VER) : — Je suis une mère de famille qui pourrait emmener ses enfants en vacances en avion. Toutefois, si je leur demandais s'ils préfèrent des vacances aux Seychelles ou un futur, ils me répondraient « un futur » probablement. (*Réactions ; le président demande le silence.*) Un voyage Genève-Paris correspond à une année de végétarisme. On ne vous demande pas la mort non plus et vous avez une préférence entre ces deux options.

L'idée est venue de la partie qui la conteste le plus aujourd'hui. Lorsque nous parlions de la grève pour le climat, certains ont déclaré que les jeunes veulent préserver le climat, tout en souhaitant voyager en avion. De notre côté, l'idée nous semblait logique, mais nous pensions que vous la refuseriez, ce qui se confirme finalement.

Finalement, je vous signale que les roses peuvent être remplacées par des tournesols ou des kiwis de la Côte !

M. Yvan Pahud (UDC) : — Ce matin, dans mon développement de l'initiative sur le climat, j'ai insisté sur le fait que l'UDC préfère les mesures incitatives aux mesures punitives telles les taxes, et M. Glayre l'a aussi rappelé. Je pose trois questions aux dépositaires de l'initiative :

- Croyez-vous vraiment que la taxe conduira à la diminution des gaz à effet de serre ? Notre collègue Buffat y a répondu par la négative. Aucune taxe sur le carburant n'a permis la diminution de ces émissions. Elles sont inutiles, mais chargent de nouveau la classe moyenne.
- A quoi seront affectées les recettes de la taxe ? L'argent sera-t-il consacré à des projets écologiques pour renaturer un ruisseau ou pour diminuer le prix du billet de train ? J'aimerais entendre l'initiant sur ces deux propositions.
- Qu'en est-il du transport de marchandises, qui engendre des émissions à effet de serre ? M. Sonnay l'a évoqué : au marché, on distribue des roses acheminées par avion. On pourrait démontrer par des actes, et non des paroles uniquement, que l'on veut faire de l'écologie.

M. Nicolas Rochat Fernandez (SOC) : — Tout d'abord, avec tout le respect que je vous dois, monsieur Buffat, si j'étais vous, je ne m'aventurerais pas sur le terrain de la gesticulation politique. Personne n'a le monopole du cœur, mais le procès à l'encontre de M. Mischler est fort de café.

Monsieur Sonnay, si les roses que distribue le parti socialiste vaudois ou lausannois à midi étaient au cœur du problème pour le changement climatique, cela se saurait. Sur les questions d'agriculture, nous avons soutenu l'initiative de M. Pahud pour sortir l'agriculture du Mercosur, ce qui n'était pas le cas de l'ensemble du groupe PLR. Nous sommes en train de formuler des propositions face au constat de l'urgence climatique, partagé par tous dans cette salle. Si on commence à déclarer que le parti socialiste fait ceci ou cela, on ne s'en sortira pas.

Dans ce débat, le fatalisme m'énerve le plus. Par exemple, le conseiller national genevois Genecand s'est exprimé sur les trains de nuit, dans l'émission télévisée *Mise au point*. De manière déprimée, il demandait que faire face à des billets d'avion à 30 francs. Mais il faut des propositions. Face au constat partagé de tous quant à l'urgence climatique et au fait que les gens voyagent de plus en plus, il est dommage que le débat soit biaisé. On se focalise sur la demande des gens qui veulent absolument voyager en avion et on met de côté la question de l'offre. Or, c'est en partie là-dessus que le débat doit porter. Depuis presque quinze ans, il n'y a plus de relations de nuit entre Genève et Barcelone. Ainsi, le trajet de jour dure 8 à 9 heures avec un changement à Montpellier, sauf erreur. On a tué les moyens alternatifs. La semaine dernière et ce matin, j'ai répété que si nous voulons opérer le transfert vers les moyens de transport moins polluants, nous devons absolument développer des mesures incitatives — en effet, monsieur Pahud — en faveur des moyens alternatifs.

La semaine passée, nous avons appris que la société Lyria va limiter à l'été la liaison Genève-Marseille en TGV. Les vols Genève-Marignane avec Air France vont donc augmenter. La même société veut aussi supprimer la liaison par Vallorbe. Le débat est biaisé, car on se focalise sur la demande et non sur l'offre. Sur le plan cantonal, on essaie donc de faire des propositions. On entend que le débat se mène ailleurs, etc. C'est de bonne guerre, mais face à l'urgence climatique et à la mobilisation de ces dernières semaines, on ne peut pas rester passifs devant la proposition. Personnellement, je n'aurais pas soutenu une taxe qui mentionne uniquement la taxe sur les billets d'avion, mais l'initiative veut favoriser le transfert vers les modes de déplacement avec moins d'impact sur l'environnement. La proposition contient l'alternative des moyens de transport moins polluants, que l'on veut rendre plus attractifs pour les voyageurs.

M. Jean-Luc Chollet (UDC) : — Monsieur Rochat Fernandez, vous avez raison : se rendre à Barcelone ou Amsterdam en avion pour 60 francs, alors que le trajet en train coûte 400 francs, est problématique. Sur le plan de l'atteinte à l'environnement et des coûts induits, nous faisons l'inverse de ce qu'il faudrait. Cela me désole. Peut-être de manière excessive, l'ancien conseiller d'Etat parlait de crime contre l'humanité pour ce que nous allons léguer à nos suivants en matière d'agression à l'environnement. De plus, je ne suis pas persuadé que partir deux fois par année dans l'hémisphère sud améliore la compréhension entre les peuples. Toutefois, ni une taxe ni un élément financier ne changeront la situation ; c'est un changement de paradigme, de mentalités, de façon de voir la vie. Il y a des raisons d'espérer. Je n'ai pas approuvé la totalité des propos des gymnasiens qui manifestaient, mais au moins, ils posent le problème et témoignent d'une prise de conscience. Je n'ai pas forcément apprécié qu'on se batte à Notre-Dame-des-Landes en France, mais vouloir sacrifier 700 hectares pour un aéroport de plus... Il y a une prise de conscience fondamentale : il faut changer. L'amélioration de la compréhension entre les personnes ne passera pas par des séjours à l'autre bout du monde plusieurs fois par année et pour des sommes dérisoires. Ce changement de paradigme et de mentalité donne plus de raisons d'espérer qu'une taxe de 10, 15 ou 20 francs.

M. Stéphane Montangero (SOC) : — D'abord, je remercie les jeunes qui, par leur mobilisation massive, ont provoqué la prise de conscience de l'urgence climatique. Nos débats ici, dans le pays et l'Europe entière — et partout sur la planète, je l'espère — en sont la preuve.

Je suis en accord avec M. Chollet, sauf sur la priorisation à laquelle il procède. Un changement de paradigme est indispensable, en effet, pour que le changement ait lieu partout. Or, un changement de paradigme passe par des actions, pas seulement par des paroles. On peut proposer des textes qui contiennent des mesures incitatives et des textes musclés, comme celui de notre collègue Mischler. A ce titre, j'aimerais briser deux lances contre M. Buffat, car les taxes peuvent fonctionner. Il a cité le tabac : manque de chance, c'est un des domaines dans lesquels la taxe fonctionne, d'autant que l'on avance par hausses assez fortes, provoquant prise de conscience et questionnement. Ensuite, je suis stupéfait par les propos et la pensée de M. Buffat que je résume en une phrase : il est urgent de ne rien faire. C'est ce qui transparait chez certains protagonistes. Aujourd'hui, nous pouvons faire un geste : transmettre rapidement le texte au Conseil d'Etat. Ce n'est pas un signal de sémaphore ; c'est un acte.

Mme Valérie Induni (SOC) : — Un de mes préopinants a qualifié l'initiative de M. Mischler de gesticulation politique. Pour moi, la gesticulation politique consiste soit à parler du climat en faisant semblant de s'y intéresser et en affirmant qu'on ne peut rien faire ; soit à penser qu'avec une seule

mesure, on résoudra tout. Face à tout problème important, comme celui dont nous parlons, il existe souvent de nombreuses petites solutions. Je préfère donc passer par la politique des petits pas tels que proposés, mais qui avancent dans la même direction. Si M. Buffat veut chercher des solutions pour supprimer l'exonération de la taxe sur le carburant, vieille de 75 ans, qu'il nous propose quelque chose : nous l'écouterons. Il importe d'accepter le renvoi direct de l'initiative au Conseil d'Etat pour accomplir un premier petit pas dans la bonne direction.

M. Alexandre Rydlo (SOC) : — J'ignore si la taxe résoudra le problème des billets d'avion au coût extrêmement faible, mais je pense qu'elle rappellera aux gens les conséquences des voyages en avion. La taxe corrigera aussi la distorsion de concurrence entre les moyens de transport, les billets de train étant beaucoup plus chers que les billets d'avion. On constate des prix ridiculement bas — à des dizaines de francs — et que les compagnies aériennes concurrentes proposent des prix toujours plus bas, rappelant aux personnes que voyager à un prix aussi modique est possible aujourd'hui, alors que dans le passé, cela était réservé aux plus riches. Les trains sont chers aujourd'hui et l'offre pour certaines destinations est extrêmement faible. Les offres proviennent de compagnies qui proposent des prix toujours plus bas. La raison de ces prix bas réside dans les frais d'infrastructures presque inexistantes. Par contre, les rails s'usent et doivent être remplacés. La distorsion de la concurrence est donc extrêmement forte : les coûts de transport de marchandises ou de personnes par chemin de fer sont beaucoup plus importants.

Le taux de 10 % est faible et il faudrait réfléchir à une taxe plus élevée et plus incitative. Mais au moins, la taxe rappellera qu'aujourd'hui, voyager pour 30 francs pour des destinations lointaines relève de l'aberration philosophique en matière de protection du climat.

Si on veut des offres concurrentielles en matière de prix ou acceptables, permettant de choisir une option plus écologique, il s'agit de signifier aux pouvoirs publics que si on introduit une taxe, il faut réfléchir à la manière de rendre les offres plus intéressantes. Je reviens sur l'intervention d'un de nos collègues UDC, selon qui on limitera les possibilités des personnes au revenu modeste de se rendre à l'étranger pour y visiter des lieux intéressants. Ce n'est pas le rôle de l'Etat de limiter ces possibilités, en effet. Par contre, c'est le rôle de l'Etat de leur offrir la possibilité de se déplacer autrement qu'avec des compagnies aériennes qui proposent des prix dérisoires, mais avec des conséquences extrêmement importantes pour le climat. La philosophie doit être réfléchie à nouveau et modifiée pour aller dans un sens plus écologique et durable qu'actuellement. Nous frisons la schizophrénie quant aux prix des transports ; et il y a une concurrence totalement distordue en défaveur des moyens plus écologiques qui coûtent plus cher en raison de frais d'infrastructures plus élevés. On oublie systématiquement ce dernier aspect. Je vous invite donc à soutenir cette initiative et à la transmettre sans passer par un processus où on mènerait à nouveau le débat d'aujourd'hui.

M. Nicolas Suter (PLR) : — En tant qu'économiste, je suis très sensible au concept de pollueur-payeur. Dans ce sens et comme déjà dit, il y a une distorsion de la concurrence : le coût de la pollution engendrée par le voyage n'est pas pris en compte dans le billet. Pour cette raison, je vais soutenir cette initiative. Il est bon qu'elle passe par une commission. Ce n'est pas du temps perdu, car cela permettrait de la rendre plus efficace et de lui donner du poids, comme l'a dit notre chef de groupe, tout cela de manière concertée.

Il ne s'agit pas d'une taxe ; il s'agit de payer le juste prix du coût écologique. On le constate avec la taxe au sac : pour un ménage de cinq personnes, cela représente 100 francs par année. Pour certains, c'est peu et pour d'autres, c'est beaucoup, mais cela reste efficace — ce n'est plus à démontrer. C'est la raison pour laquelle je soutiendrai l'initiative.

M. Olivier Epars (VER) : — J'ai une histoire à raconter à la suite des déclarations de M. Sonnay sur les roses distribuées aujourd'hui. Monsieur le député, vous n'étiez pas encore au Grand Conseil en 2008-2009 quand les Verts, dans cinq cantons romands, ont déposé des initiatives fédérales demandant à la Suisse de ne plus importer les fraises de la misère du sud de l'Espagne. Les Verts ont déposé ces initiatives pour des raisons sociales, liées à la misère des ouvriers, et écologiques, même si les fraises n'étaient pas transportées par avion, mais par camion. Il y a clairement une relation de cause à effet sur le climat. Les initiatives ont été balayées par vos pairs aux Chambres. A l'époque, on ne parlait pas d'urgence climatique, même si c'était déjà urgent.

M. Jean-Rémy Chevalley (PLR) : — La proposition du notre collègue Mischler est louable : les prix du transport aérien ne sont plus en adéquation avec la réalité et favorisent trop l'emploi de ce mode de transport. Toutefois, taxer résoudra-t-il le problème ? Le litre de diesel ou d'essence est largement taxé, mais les véhicules et les déplacements n'ont pas diminué.

Je rejoins mon collègue Rochat Fernandez : il faut commencer quelque part et proposer des changements. Comme disait Mandela, « cela semble toujours impossible, jusqu'à ce qu'on le fasse ». A mon sens, il faut porter l'accent sur les changements de modes de vie et d'éducation. Ce ne se fera pas en deux coups de cuillère à pot, mais sur une génération. Il faudrait également obliger les compagnies aériennes à facturer le juste prix, mais c'est une autre paire de manches...

Je peux accepter cette initiative pour autant qu'elle soit renvoyée en commission.

M. Marc-Olivier Buffat (PLR) : — Rassurez-vous, je ne polémiquerai pas sur les propos plus ou moins désagréables adressés à mon encontre. MM. Jobin, Pahud et votre serviteur, notamment, sont intervenus pour demander quel serait le montant de la taxe, mais nous n'avons obtenu aucune réponse. On a entendu que c'est un signe et qu'il faudrait voir... L'impôt sur le tabac se monte à 50 % de la valeur, auxquels on ajoute la TVA — je viens de vérifier le barème. L'impôt sur les carburants, avec la TVA, est aussi de l'ordre de 50 %. Avec une telle taxe, pour un billet d'avion à 30 francs, on paierait 45 francs. Je doute que cela soit dissuasif.

Seconde remarque : selon tous les manuels de politique fiscale, c'est sa résistance à la fraude ou à la soustraction qui fait la valeur d'une taxe ou d'un impôt. Vous avez une, deux, voire trois guerres de retard. En effet, les jeunes disposent de logiciels leur permettant de se localiser à n'importe quel coin de la planète. Si vous instaurez une taxe en Suisse, ils commanderont leur billet d'avion à Paris, Singapour, Londres, etc. Finalement, cela ne servira strictement à rien.

Encore une fois, nous faisons tous le même constat. Si on pouvait actionner l'ONU, les organisations internationales, l'Europe et la Suisse pour qu'elles se mettent d'accord sur les questions de taxes sur le carburant et de prix des transports, tout le monde applaudirait. Malheureusement, le climat européen n'est pas à la conciliation. Après la guerre, tout le monde en avait pris suffisamment sur la tête pour être conciliant. Nous prenons le chemin inverse aujourd'hui, malheureusement. A part des accords internationaux globaux, nous ne nous en sortirons pas. Je salue tous les efforts qui seront fournis dans le cadre de ce débat, mais la question dépasse très largement nos compétences et nos possibilités d'intervention.

M. Maurice Mischler (VER) : — De nombreuses questions ont été posées, notamment sur la société capitaliste dans laquelle nous vivons. Tout y a un coût. Ainsi, la prise en compte du coût écologique et environnemental est mon rêve : il s'agirait de payer le juste prix non seulement social et économique, mais aussi environnemental, car cet aspect n'a jamais été pris en compte jusqu'à maintenant. On entend « des taxes, des taxes, encore des taxes », mais c'est le seul outil dont nous disposons pour que les personnes puissent faire des choix judicieux.

Ensuite, comme je l'ai déjà expliqué dans le développement de l'initiative, la taxe sera affectée entièrement au peuple et aux entreprises. Il ne s'agit pas d'enrichir le pays, les fonctionnaires ou d'autres, mais de redistribuer l'argent en signifiant que les prix des billets d'avion sont beaucoup trop bon marché. Il faut procéder à un rééquilibrage.

M. Pahud a posé trois questions, notamment pour savoir si la taxe aura un effet. Je lui réponds « oui ». Plusieurs études, dont celle qui a révélé que 70 % des Suisses étaient en faveur de la taxe, montrent qu'une augmentation de 2 % du prix du billet entraîne une diminution de l'utilisation de 8 %. En effet, cela relève des petits pas. M. Buffat a évoqué un impôt de 2,90 francs par billet, mais 59 millions de personnes prennent un vol dans nos aéroports chaque année. Ce ne serait donc pas négligeable. Monsieur Buffat, si vous voulez proposer une taxe sur le kérosène, nous vous suivrons d'une seule voix.

Monsieur Jobin, vous avez déclaré que des petits malins partiront d'un aéroport étranger. Je l'ai déjà dit : la France et l'Allemagne proposent des taxes, ainsi que le Danemark. Ce ne sera pas rentable de se rendre dans les pays qui n'ont pas de taxes.

Vaud est le canton qui a accepté la loi sur l'énergie avec la plus grande proportion — à plus de 70 %. Si le canton demande à la Confédération d'agir dans le domaine du trafic aérien, nous serons écoutés, parce que nous sommes crédibles.

Le président rappelle que l'auteur ayant demandé le renvoi direct au Conseil d'Etat et certains députés le renvoi en commission, le plénum doit décider du cheminement de l'initiative.

Le renvoi direct au Conseil d'Etat, opposé au renvoi à une commission, est choisi par 75 voix contre 60 et 1 abstention.

L'initiative, prise en considération, est renvoyée au Conseil d'Etat par 77 voix contre 50 et 9 abstentions.

Exposé des motifs et projet de loi modifiant la loi du 7 décembre 2004 sur les fusions de communes (LFusCom)

et

Projet de décret sur l'incitation financière aux fusions de communes (DIFusCom)

et

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat Nicolas Rochat Fernandez et consorts « pour une réforme du processus et des modalités des fusions de communes » (57)

Rapport de la commission

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie les 25 mai, 11 septembre et 2 octobre 2018 à la Salle du Bulletin, Parlement cantonal, rue Cité-Devant 13, à Lausanne.

Elle était composée de Mmes Valérie Schwaar, Roxanne Meyer Keller, Alette Rey-Marion, Dominique-Ella Christin (excusée le 25 mai), ainsi que de MM. Didier Lohri, Jean-Michel Dolivo, Grégory Devaud (remplacé par Daniel Ruch le 11 septembre), Jean-Marc Genton, Jean-Daniel Carrard, Philippe Ducommun (remplacé par Céline Baux le 11 septembre et le 2 octobre), Raphaël Mahaim, Nicolas Suter, Pierre-André Romanens (remplacé par Marion Wahlen le 2 octobre), Jérôme Christen (remplacé par Serge Melly le 25 mai), ainsi que de M. Jean Tschopp, président et rapporteur.

M. Nicolas Rochat Fernandez, postulant, a participé à l'ensemble des séances, avec voix consultative.

Mme Béatrice Métraux (cheffe du Département des institutions et de la sécurité, DIS) y était accompagnée par Mmes Corinne martin (cheffe du Service des communes et du logement, SCL) et Amélie Ramoni Perret (responsable des fusions, juriste au SCL) ainsi que, lors de la séance du 25 mai, par M. Vincent Duvoisin (chef division affaires communales et droits politiques au SCL).

M. Jérôme Marcel, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances. Nous le remercions vivement pour son travail.

2. PRESENTATION DE L'EMPL-D – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Depuis l'entrée en vigueur de la loi sur les fusions de communes (LFusCom) en 2005 (mandat législatif figurant dans la Constitution entièrement révisée entrée en vigueur en 2003), 25 projets de fusions impliquant 98 communes ont abouti. Le nombre de communes est passé de 382 à 304 (en intégrant la nouvelle commune fusionnée de Hautemorges, acceptée en votation populaire le 25.11.2018).

En 2014, un coup d'arrêt aux fusions de communes est à relever : 9 projets sur 12 ont échoué en votation populaire. Deux groupes de travail ont été mis sur pied pour relancer la dynamique de fusions. Parmi les causes de l'échec ressort notamment la crainte de perte d'identité et l'attachement à l'autonomie communale. Plusieurs pistes de travail ont été étudiées nécessitant des changements institutionnels. Toutefois, elles ont été écartées, faute de soutiens suffisants. Les deux associations de

communes (Union des communes vaudoises et Association des communes vaudoises) étaient opposées à d'autres incitatifs aux fusions du canton aux communes. Dans ces conditions, le décret se limite à une reconduction des incitations financières aux fusions de communes. La conseillère d'Etat propose d'ancrer ce dispositif dans la loi.

3. DISCUSSION GENERALE

L'accueil de l'EMPL/D est mitigé. La plupart des députés déplorent le manque d'ambition de la révision de loi et du décret proposés se limitant à une aide financière au démarrage. Pour plusieurs membres de la commission, ce coup de pouce financier n'est pas déterminant pour la réussite d'une fusion de communes. En revanche, la suppression de cette aide financière au démarrage serait un mauvais signal dissuadant les communes d'envisager de nouvelles fusions.

L'augmentation des prestations délivrées par les collectivités publiques et leur complexité croissante plaident en faveur de nouvelles fusions de communes. Différents députés regrettent notamment que le représentant de l'Etat dévolu aux fusions de communes ait disparu. Ce poste de délégué aux fusions de communes a contribué, pour beaucoup, aux nombreux succès de fusion de communes entre 2005 et 2014 en allant sur le terrain et en se mettant à disposition des communes. Ce dispositif devrait précisément faire partie des mesures d'accompagnements annoncées dans le programme de législatures 2017-2022 pour faciliter les fusions de communes. D'autres députés déplorent l'absence de plan de fusions, d'établissement impératif d'un préavis d'intention en amont de la fusion, ou encore de la possibilité pour les communes ayant accepté la fusion de poursuivre le processus malgré le refus d'une ou de plusieurs autres communes. Les citoyens craignent souvent une perte d'identité communale du fait de la fusion. Cette peur existe aussi dans d'autres cantons comme le Tessin, Fribourg ou Neuchâtel. Pourtant elle n'a pas empêché de conduire de très nombreux projets de fusion à leur terme. Un député est pour sa part hostile au financement d'études préalables, estimant que cette tâche relève de la responsabilité des communes. Les fédérations de communes, ancrées dans la loi sur les communes (art. 128a LC), sont perçues comme une alternative peu engageante aux fusions de communes, dans la mesure où elles ont pour effet d'ajouter une couche institutionnelle supplémentaire, sans contrôle démocratique suffisant.

4. EXAMEN POINT PAR POINT DE L'EXPOSE DES MOTIFS

2.5 La situation dans les autres cantons

Dans le canton de Fribourg, la mise en place d'un plan de fusions à l'échelle de tous les districts s'est révélée très efficace. Chaque préfet a adopté en consultation avec les communes un plan de fusions. Dans le canton de Fribourg, les préfets sont des élus. Ce statut leur donne une légitimité supplémentaire pour coordonner une fusion de communes.

2.7 Les principales raisons de fusionner

Pour un élu, la difficulté de renouvellement des autorités communales est la cause principale des fusions. En revanche, d'après lui, si elles cherchent à faire des économies, les communes n'ont pas toujours intérêt à fusionner.

3.1 Mesures financières

Seules les dispositions sur l'aide au démarrage sont ouvertes par l'EMPL (art. 24-24a LFusCom). Un député regrette que le Département des institutions et de la sécurité ait renoncé à un déplafonnement des incitations financières. Ces plafonds limitent les incitations financières à 1500 habitants par commune qui fusionne et 3000 habitants pour l'ensemble des communes qui fusionnent. Ce déplafonnement (art. 25 al. 2 LFusCom) aurait induit une charge financière trop lourde pour le canton.

L'enveloppe totale pour l'aide au démarrage est augmentée de Frs. 100'000-. Le décret module l'aide au démarrage entre Frs. 200/habitant, Frs. 300/habitant et Frs. 400/habitant en fonction de la capacité contributive des communes. Jusqu'en 2016, l'aide au démarrage était de Frs. 250/habitant. Les communes du premier palier seraient donc désavantagées par rapport à la situation antérieure. Plusieurs députés estiment qu'il faut éviter de décourager ces communes à fusionner. Aucune commune ne doit subir de diminution de son aide au démarrage.

Un membre de la commission observe que les craintes de répercussions financières après la fusion (adaptation du point d'impôt communal, répartition des charges) conduisent souvent au rejet du projet. Un autre député s'oppose à toute aide financière au démarrage. Les fusions doivent selon lui relever de l'autonomie communale.

3.3 Mesures non retenues

Plusieurs députés regrettent la disparition du délégué aux fusions de communes (« Monsieur ou Madame fusion de communes »). Ce poste a existé entre 2005 et 2015 et correspondait à 1 ETP (équivalent temps plein). Il a contribué à la réussite de plusieurs fusions de communes. Il était clairement identifiable pour les communes et se rendait sur place à leur demande. Depuis sa disparition, l'accompagnement proposé aux communes repose sur un groupe pluridisciplinaire composé d'une juriste du Service des communes et du logement (SCL), de deux responsables des finances communales relevant du SCL. Des préfets sont aussi associés à ce groupe. Pour plusieurs députés, ce dispositif trop dilué, empêche d'avoir un référent au service des communes. Un mandataire désigné par le département ou le SCL de cas en cas ne remplirait pas non plus ce rôle de référent.

L'EMPL n'impose pas de préavis d'intention pour les fusions de communes. Pour le DIS, c'est aux communes qu'il revient de déterminer la manière de procéder (consultation, préavis d'intention, etc.). Selon un député, dans 95% des projets de fusions, un préavis d'intention est déjà adopté.

4.4 Calcul de l'incitation financière en fonction de la capacité contributive des habitants de la commune

De nombreux députés souhaitent augmenter le palier inférieur de l'aide au démarrage de Frs. 200/habitant à Frs. 250/habitant pour qu'aucune commune ne voie son soutien péjoré.

Selon un membre de la commission, une commune qui a déjà bénéficié de l'aide au démarrage pour un premier projet de fusion de communes, ne devrait pas en profiter pour un second projet de fusion quelques années plus tard. Il constate pourtant que l'EMPL ne permet pas de limiter cette aide à répétition (la fixation du délai de 10 ans prévu à cet effet figure à l'art. 25 LFusCom, qui n'est pas ouvert par l'EMPL).

5. EXAMEN DU PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI DU 7 DECEMBRE 2004 SUR LES FUSIONS DE COMMUNES (LFUSCOM)

Article 24 Mesures financières

Un député dépose un amendement consistant à s'en tenir au texte en vigueur (ce qui revient à rejeter l'art. 24 proposé par le projet de loi). L'actuel art. 24 LFusCom ne prévoit aucune aide au démarrage en cas de projet de fusion. Pour lui, les communes envisageant une fusion doivent le financer elles-mêmes. Il craint qu'avec cette nouvelle disposition, certaines communes s'engagent dans des études subventionnées par l'Etat, tout en sachant qu'elles n'ont aucune chance d'aboutir. Un autre membre de la commission estime qu'une fusion de communes ne devrait jamais être guidée par des raisons financières.

La plupart des députés manifestent leur soutien par rapport à cette aide au démarrage. Cette aide fait partie d'un tout, puisqu'en cas d'aboutissement de la fusion de communes, l'Etat accorde également une incitation financière. Pour encourager les fusions de communes, il s'agit de s'en donner les moyens. Les communes traversant des difficultés financières ne devraient pas renoncer à un projet de fusion pour des raisons économiques. Ce soutien est une aide à la décision sur les éléments factuels à prendre en considération. Il permet de simplifier l'organisation de la fusion. Les études de faisabilité montrent souvent qu'une fusion permet de renoncer à plusieurs structures intercommunales. Dans son programme de législature 2017-2022, le Conseil d'Etat s'engage à « *prolonger les soutien aux fusions de communes notamment par des incitations financières* » (mesure 3.2). Cette continuité du dispositif actuel est souhaitable. Il est d'ailleurs demandé par les communes elles-mêmes. Enfin, les communes qui s'engagent dans une fusion ne le font pas prioritairement pour des motifs financiers. Des abus dans ce domaine sont hautement improbables.

Par six voix pour, neuf voix contre et aucune abstention, la commission refuse l'amendement visant au retour au texte actuel.

Par treize voix pour, deux voix contre et aucune abstention, la commission adopte l'art. 24 tel que proposé par le Conseil d'Etat.

Article 24a Fonds destiné à l'aide financière au démarrage et à l'incitation financière aux fusions de communes

Par treize voix pour, deux voix contre et aucune abstention, la commission adopte l'art. 24a tel que proposé par le Conseil d'Etat.

Article 24b Aide financière au démarrage

Par onze voix pour, deux voix contre et deux abstentions, la commission adopte l'art. 24b tel que proposé par le Conseil d'Etat.

Article 24c (nouveau) Délégué aux fusions de communes

Une députée dépose un amendement visant à introduire un nouvel article dont la teneur serait la suivante :

Art. 24c (nouveau) Délégué aux fusions de communes

¹ Les communes qui souhaitent fusionner peuvent bénéficier de l'accompagnement du délégué de l'Etat chargé des fusions de communes.

L'objectif de cette disposition est d'inscrire dans la loi la volonté de disposer d'une personne dévolue à l'accompagnement des communes souhaitant fusionner. Par le passé, la contribution de ce poste de délégué aux fusions de communes a fait ses preuves. La dilution actuelle dans l'accompagnement des fusions de communes entre collaborateurs du Service des communes et du logement, préfets parfois associés et autres intervenants du Département des institutions et de la sécurité ne facilite pas le processus.

En cas d'acceptation de cet amendement, elle proposera que le chapitre 4 de la LFusCom s'intitule :

Chapitre IV Incitations financières aux fusions de communes

De fait, les incitatifs aux fusions de communes ne seraient plus uniquement financiers. La conseillère d'Etat demande si ce délégué relèverait du DIS, du SCL ou du conseil d'Etat. Précédemment, le délégué aux fusions de communes était rattaché au SCL. L'auteure de l'amendement répond que le règlement d'application pourra répondre à cette question.

Par dix voix pour, quatre voix contre et une abstention, la commission accepte l'amendement visant à introduire l'article 24c (nouveau).

Par quatorze voix pour, une voix contre et aucune abstention, la commission accepte l'amendement visant à la modification du titre du chapitre 4 de la loi.

Article 1a de la loi modifiante (nouveau)

Le Conseil d'Etat a déposé un amendement visant à créer un article 1a à la loi :

Art 1a de la loi modifiant la loi du 7 décembre 2004 sur les fusions de communes

¹ Les communes dont les corps électoraux ont donné leur consentement à la convention de fusion entre le 1^{er} janvier 2018 et l'entrée en vigueur de la présente loi bénéficient de l'incitation financière prévue à l'article 25.

² L'aide au démarrage au sens de l'article 24b peut être accordée aux communes engagées dans un processus de fusion entre le 1^{er} janvier 2018 et l'entrée en vigueur de la présente loi.

L'alinéa 1 permet aux communes dont la convention a été acceptée en votation populaire entre le 1^{er} janvier 2018 et l'entrée en vigueur des modifications proposées de bénéficier de l'incitation financière prévue aux articles 25 à 27 de la LFusCom. C'est notamment le cas de la fusion de communes d'Apples, Bussy-Chardonney, Cottens, Pampigny, Reverolle et Sévery accepté en votation populaire le 25 novembre 2018 à plus de 68% débouchant sur la création de la nouvelle commune de Hautemorges. Cette disposition transitoire doit permettre de combler le vide juridique lié à la fin de

validité au 31 décembre 2016 de l'ancien décret sur l'incitation financière aux fusions de communes et l'entrée en vigueur du nouveau dans la mesure où ces décrets déterminent le montant et le calcul de l'incitation financière.

L'alinéa 2 (et l'art. 6a du décret qui sera déposé ensuite par le Conseil d'Etat) permet aux communes engagées dans un processus de fusion entre le 1er janvier 2018 et l'entrée en vigueur de la loi de bénéficier de l'aide au démarrage. Cette aide pourra être accordée par le Conseil d'Etat dès l'entrée en vigueur de la modification sur requête des communes intéressées. Cette requête devra être accompagnée du budget ayant servi à la demande de crédit pour l'étude de fusion. Si le crédit d'étude a été accordé par les conseils généraux/communaux aux municipalités mais que le projet n'a finalement pas abouti, l'aide pourra n'être accordée que dans la mesure où les communes demandeuses étaient engagées dans un processus de fusion entre le 1er janvier 2018 et l'entrée en vigueur de la loi modifiant la loi du 7 décembre 2004 sur les fusions de communes. Les communes dont le processus s'est arrêté avant le 1er janvier 2018 n'auront pas droit à cette aide au démarrage. L'arrêt du processus peut être notamment un renoncement de la part des municipalités au projet, un échec de la convention de fusion devant les conseils ou un échec en votation populaire.

A l'unanimité, la commission adopte l'amendement du Conseil d'Etat (ajout d'un art. 1a à la loi modifiante).

Vote final sur le projet de loi

Par onze voix pour, deux voix contre et deux abstentions, la commission adopte le projet de loi tel qu'il ressort de ses travaux.

Recommandation d'entrée en matière sur le projet de loi

Par huit voix pour, trois voix contre et quatre abstentions, la commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de loi.

6. EXAMEN DU PROJET DE DECRET SUR L'INCITATION FINANCIERE AUX FUSIONS DE COMMUNES (DIFFUSCOM)

Article 1

A l'unanimité, la commission adopte l'article 1 du décret tel que proposé par le Conseil d'Etat.

Article 2

A l'unanimité, la commission adopte l'article 2 du décret tel que proposé par le Conseil d'Etat.

Article 3

Un membre de la commission dépose l'amendement suivant à l'al. 2 :

² La requête commune des municipalités doit être accompagnée d'un budget détaillant les frais liés à l'étude de fusion ainsi que sa répartition des frais en fonction de la valeur du point d'impôts de chaque commune.

L'aide serait ainsi proportionnelle à la valeur du point d'impôt des communes projetant de fusionner. A défaut, les communes utiliseront d'autres clés de répartition comme le nombre d'habitants, ou le nombre de communes impliquées. Selon l'auteur de l'amendement, la valeur du point d'impôt comme base de calcul reflète davantage la véritable capacité financière des communes. Cette vision des choses contredit l'art. 25 LFusCom. Défavorable à cette vision de francs par habitant, le député maintient son amendement.

Par une voix pour, douze voix contre et deux abstentions, la commission refuse l'amendement.

Par douze voix pour, une voix contre et deux abstentions, la commission adopte l'art. 3 tel que proposé par le CE.

Article 4

Un commissaire dépose un amendement à l'al. 1 visant à augmenter de Fr. 50.- les montants de l'incitation financière de manière à ce que l'aide octroyée par le présent décret ne puisse être inférieure à l'aide découlant du régime précédent, ce qui a son avis aurait un effet politiquement désastreux :

¹ L'incitation financière consiste en un montant en francs par habitant des communes qui fusionnent. Il s'établit comme suit :

- a. lorsque la moyenne de la valeur du point d'impôt par habitant pour la commune considérée calculée sur les trois années civiles qui précèdent le vote sur la fusion est inférieure d'au moins 40% à la moyenne de la valeur du point d'impôt par habitant pour l'ensemble des communes sur la même période, le montant est fixé à ~~400~~ 450 francs ;
- b. lorsque cette moyenne est inférieure d'au moins 20% à la moyenne cantonale, le montant est fixé à ~~300~~ 350 francs ;
- c. dans les autres cas, il est fixé à ~~200~~ 250 francs.

Le but consiste à éviter toute péjoration par rapport au système actuelle et d'assurer sa continuité, plutôt que d'envisager une politique d'arrosoir. Le message consistant à réduire le montant de l'incitation financière actuellement accordé à certaines communes en cas de fusion serait incompréhensible.

L'expression de « commune considérée » n'est pas claire pour déterminer s'il s'agit des communes avant fusion ou des communes après fusion. Dès lors un membre de la commission propose d'amender l'art. 4, al. 1, litt. a) pour clarifier cette question :

- a. lorsque la moyenne de la valeur du point d'impôt par habitant pour la commune ~~considérée~~ avant fusion [...]

La cheffe du DIS constate que le raisonnement est correct : il s'agit en effet de fixer le montant de l'incitation financière en calculant le montant par habitant pour chacune des communes avant fusion, selon les critères proposés.

Par 14 voix pour, une opposition et aucune abstention, l'amendement visant à modifier les montants est accepté.

Par 14 voix pour, une abstention et aucune opposition, l'amendement visant à préciser « la commune ~~considérée~~ avant fusion » est accepté.

A l'unanimité des quinze députés présents, l'art. 4 tel qu'amendé par la commission est adopté.

Article 5

A l'unanimité des quinze députés présents, l'art. 5 tel que proposé par le CE est adopté.

Article 6

Plusieurs commissaires estiment qu'il faut prévoir un mécanisme de reconduction automatique afin d'éviter un vide juridique privant les communes des incitations financières prévues par la loi. Bien que des dispositions transitoires permettent de combler ce défaut de base légale avec effet rétroactif, cette situation n'est pas idéale sous l'angle de la sécurité du droit.

Au vu de la discussion l'amendement suivant est mis au vote :

¹ Le présent décret est valable durant 10 ans dès son entrée en vigueur. A son échéance il est reconduit automatiquement une fois pour une durée de cinq ans.

Par douze voix pour, une contre et deux abstentions, la commission adopte l'amendement.

Par douze voix pour, une contre et deux abstentions, la commission adopte l'art. 6 tel qu'amendé.

Article 6a (nouveau, amendement du Conseil d'Etat)

La cheffe du DIS dépose un amendement au nom du Conseil d'Etat :

Article 6a (nouveau)

¹ L'aide au démarrage demandée en application de l'article 1a, alinéa 2 des dispositions transitoires de la loi du (insérer la date une fois connue) modifiant la loi sur les fusions de communes est calculée sur la base du crédit accepté par les conseils généraux/communaux. Au surplus, l'article 3 s'applique.

Cette disposition est le pendant de l'article 1a de la loi modifiant la loi du 7 décembre 2004 sur les fusions de communes décrit plus haut (*supra*, chapitre 5, p. 5). Si le crédit d'étude a été accordé par les conseils généraux/communaux aux municipalités mais que le projet n'a finalement pas abouti, l'aide pourra n'être accordée que dans la mesure où les communes demandeuses étaient engagées dans un processus de fusion entre le 1er janvier 2018 et l'entrée en vigueur de la loi modifiant la loi du 7 décembre 2004 sur les fusions de communes.

A l'unanimité, la commission adopte l'amendement du Conseil d'Etat visant à introduire à l'art. 6a.

Article 7

A l'unanimité des quinze députés présents, l'art. 7 tel que proposé par le Conseil d'Etat est adopté.

Vote final sur le projet de décret

Un député estime que les communes n'ont pas besoin d'aide du canton pour fusionner. Il s'oppose au projet de loi, mais ne rédigera pas de rapport de minorité. Deux membres de la commission sont opposés à l'aide financière du canton au démarrage. Ils décident de s'abstenir.

Par neuf voix pour, une contre et quatre abstentions, la commission adopte le décret tel qu'il ressort de ses discussions.

Recommandation d'entrée en matière sur le projet de décret

La recommandation d'entrée en matière est adoptée à l'unanimité des quinze députés présents.

7. RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LE POSTULAT NICOLAS ROCHAT FERNANDEZ ET CONSORTS « POUR UNE REFORME DU PROCESSUS ET DES MODALITES DES FUSIONS DE COMMUNES » (15_POS_102)

Position du postulant

Le postulant déplore l'approche exclusivement financière du Conseil d'Etat dans son soutien aux fusions de communes. Cette politique est réductrice. Elle ne correspond pas aux aspirations voulues par le Constituant. Un autre député regrette le manque d'ambition du Conseil d'Etat quant aux fusions de communes pourtant nécessaires selon lui aussi bien pour les agglomérations que pour les petites communes.

Position du Conseil d'Etat

Pour la ministre du DIS, les fusions de communes sont de compétence communale. Chaque proposition du postulat a fait l'objet d'un examen attentif. Une politique plus offensive dans le soutien aux fusions de communes nécessiterait des révisions constitutionnelles. A ses yeux, cette volonté n'existe pas du côté des communes.

Recommandation de la commission

Par huit voix pour, six abstentions et aucune voix contre, la commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil d'Etat.

Lausanne, le 18 décembre 2018.

*Le rapporteur :
(Signé) Jean Tschopp*

Premier débat

M. Jean Tschopp (SOC), rapporteur : — Les fusions dans le canton de Vaud décrivent un encéphalogramme plat, à l'exception notable de Hautemorges et Aubonne-Montherod. Depuis ces deux rapprochements, il n'y en a pas eu beaucoup d'autres. Pourtant, nous comptons encore plus de

300 communes sur le canton. Les microcommunes, très nombreuses, connaissent une crise de l'engagement. A l'exception d'élus, d'indépendants ou de rentiers, il est souvent difficile pour elles de trouver des candidats pour les municipalités.

Le postulat Nicolas Rochat Fernandez, qui est à l'origine de ce projet de loi, présente une série de propositions, dont un plan de fusion. Mais la plupart de ces pistes ont été écartées par le Conseil d'Etat, ce que plusieurs membres de la commission ont d'ailleurs regretté. La commission est donc restée sur sa faim. Sa marge de manœuvre était limitée puisqu'elle ne pouvait amender que les articles de loi ouverts par l'exposé des motifs.

Le projet de loi actuel compte trois points notables :

- 1) Le premier est la question de l'aide au démarrage, dont le plafond a été relevé par la commission. Il a été calculé en point d'impôt par habitant. Ce plafond a été rehaussé de façon à ce qu'aucune commune ne soit pénalisée par l'adoption de ce décret. Quelques députés ont toutefois combattu ce dernier qu'ils jugeaient inutile.
- 2) Le deuxième point est l'effet rétroactif de l'aide au démarrage. Cet amendement a été proposé par le Conseil d'Etat afin que les fusions de communes ayant récemment abouti puissent aussi bénéficier de l'aide attendue.
- 3) Le troisième et dernier point, ajouté par la commission, est la création d'un poste de délégué aux fusions de communes. Ce poste a déjà existé dans le canton pendant près de dix ans. Il a rencontré beaucoup de succès et quelques échecs aussi, bien sûr, mais surtout des succès. Cette personne, bien identifiée et entièrement dédiée aux communes, a permis de dynamiser les fusions de communes. Le délégué aux fusions se rendait sur le terrain et réalisait tout un travail de soutien.

Pour le vote final, à l'unanimité des quinze membres, la commission vous recommande d'entrer en matière sur ce projet de décret.

La discussion sur l'entrée en matière est ouverte.

M. Grégory Devaud (PLR) : — Le groupe PLR soutiendra, à l'unanimité de ses membres, l'entrée en matière sur le projet de loi. Toutefois, par la voix de Jean-Marc Genton, notre groupe interviendra sur différents articles. L'article 24 de la loi notamment et l'article 3 du décret posent, selon nous, un problème. Je ne souhaite pas pour le moment, dans ce débat d'entrée en matière, rentrer dans les détails du projet de loi, mais nous devrions pouvoir intervenir à différents moments dans le processus de fusion. La majorité du groupe PLR estime que le curseur d'interventions est désormais positionné trop en amont dans les processus. Le groupe entend, avec la proposition de quelques amendements, revenir au modèle actuel prévu dans la Loi sur les fusions de communes. Toutefois, la question de l'aide et de l'appui aux communes sur le terrain n'est pas remise en question. Il est évident qu'il faut soutenir et développer un dispositif robuste pour venir en aide aux communes qui souhaitent fusionner. Certains membres du groupe s'exprimeront individuellement. Je vous recommande d'entrer en matière sur le projet de décret et de suivre les explications qui vous seront données lors du dépôt des amendements.

Mme Roxanne Meyer Keller (SOC) : — Le groupe socialiste entrera en matière, car, pour nous, il est important de soutenir les communes lorsqu'elles décident de fusionner. Néanmoins, notre groupe est déçu du rapport du Conseil d'Etat. Nous restons sur notre faim sur quelques points. Nous saluons les incitations financières et l'aide au démarrage, mais, pour élaborer un projet de fusion, il est essentiel de tenir compte d'éléments externes et internes, et de la situation dite émotionnelle, un élément majeur dans le processus. Même si ces éléments sont subjectifs, ils peuvent provoquer, autant au niveau de la population que de la commune, des réticences dont il faut tenir compte pour voir avancer un processus de fusion. La décision de fusionner est un grand pas. Les communes doivent être accompagnées et guidées dès cet important moment, puis tout au long du processus.

L'expérience passée, réalisée il y a quelques années avec un délégué de l'Etat chargé des fusions, a montré ses bienfaits. C'est la raison pour laquelle la commission propose de réintégrer un article prenant en compte cet élément. Nous vous invitons à le soutenir. Par ailleurs, le groupe socialiste aurait souhaité que la réponse du Conseil d'Etat concernant le postulat de notre collègue Nicolas

Rochat soit plus exhaustive. Malgré cette légère frustration, le groupe socialiste vous invite à soutenir le projet de loi, ainsi que les amendements de la commission.

Mme Alette Rey-Marion (UDC) : — L'exposé des motifs et projet de loi dont nous discutons aujourd'hui fait partie du programme de législation 2017 – 2022 du Conseil d'Etat. Ce dernier s'est fixé comme objectif de prolonger le soutien aux fusions de communes par une incitation financière et par d'autres mesures d'accompagnement. Le soutien financier du Conseil d'Etat a pour but d'inciter les communes à devenir plus fortes et à se développer. Elles doivent se donner les moyens de mettre en place une administration solide et performante, avec par exemple des heures d'ouverture plus larges et plus pratiques pour l'ensemble des citoyens. Depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle Constitution en 2003 et la Loi sur les fusions de communes de 2005, 25 projets impliquant 98 communes ont abouti. Un coup d'arrêt a mis fin à cette jolie dynamique en 2014 avec 9 projets échouant sur 12, en votation populaire. Pour expliquer ces échecs, on peut citer plusieurs craintes : la peur d'une perte d'autonomie, d'identité, de l'abandon de la commune d'origine ou encore de la professionnalisation et de taxes supplémentaires. Certaines fusions sont naturelles, d'autres pas. En cas de rapprochement entre deux communes, le nombre d'habitants va automatiquement augmenter et l'obligation de passer au mode proportionnel lors d'élections imposera la formation de groupes politiques. Cela retient certains citoyens d'opter pour la fusion de communes. Suite aux échecs de 2014, un groupe de travail s'est constitué et des avis concernant les fusions de communes étaient bien partagés. Toutefois, l'accord pour relancer une incitation financière afin de tenter de redémarrer le processus de fusion était donné. De ce fait, le Conseil d'Etat a élaboré l'exposé des motifs et projet de loi que nous examinons.

Lors des séances de commission, des discussions ont porté sur « Monsieur Fusion » comme on appelait M. Laurent Curchod. Ayant personnellement vécu deux fusions de communes en six ans, ce délégué du Conseil d'Etat était très apprécié et très utile à l'accompagnement des communes en tant que personne neutre. Toujours de bon conseil, il répondait à toutes les attentes des citoyens concernés. Vous avez d'ailleurs pu prendre connaissance d'un amendement proposé en commission demandant la création d'un poste semblable pour accompagner les communes qui pourraient en avoir besoin.

Concernant la proposition nouvelle du Conseil d'Etat d'une aide au démarrage, les avis étaient très partagés lors des séances de commission. Cette aide est proposée afin d'inciter les communes avec de faibles moyens à se lancer dans un projet de fusion. Est-ce une bonne démarche ? L'attrait de l'argent ne joue pas forcément un rôle prépondérant. Les communes qui étudient la faisabilité d'une fusion sont confrontées à d'autres soucis, par exemple le manque de citoyens prêts à s'engager au sein d'un exécutif. Nous remercions le Conseil d'Etat pour l'exposé des motifs et projet de loi. Le groupe UDC vous encourage à le soutenir.

M. Didier Lohri (VER) : — Je vais être bref, pour la simple et bonne raison que beaucoup de points ont déjà été abordés. Dans le groupe des Verts, nous regrettons le manque d'ambition de ce projet de Loi sur les fusions. Il est regrettable qu'elle ne soit pas allée dans un sens plus constructif et plus novateur. Les doutes qui apparaissent lors des discussions ne correspondent pas forcément aux orientations des programmes politiques et ne se résolvent pas uniquement grâce à l'argent. Le canton met en place les bases légales permettant d'encourager financièrement les fusions volontaires, mais il est important pour les communes de faire le premier pas. N'oubliez pas que ce sont les associations de communes qui posent des problèmes aujourd'hui, lesquels pourront être résolus par une fusion des communes. Au nom du groupe des Verts, je vous encourage à aller dans le sens de la commission et même à aller plus loin sur le point de l'aide financière. De cette façon, il sera possible de voir au-delà de la fusion et d'anticiper les difficultés des associations intercommunales à financer d'autres projets. Je reviendrai sur ces thèmes lors du débat. Au nom des Verts, je vous déclare que nous entrerons en matière sur cet objet.

Mme Dominique-Ella Christin (V'L) : — Représenté lors des travaux de la Commission, le groupe V'L soutiendra à l'unanimité l'entrée en matière sur la modification de loi et sur le décret qui l'accompagne. Ce projet, certes modeste, car il se limite à maintenir l'enveloppe financière existante tout en la réorganisant, est pragmatique. Il se fonde sur l'idée que, bien qu'il y ait une réelle pertinence à ce que des communes fusionnent, et ce particulièrement dans le canton de Vaud où 60 % des communes ont moins de 1000 habitants, la construction d'une nouvelle structure administrative et

politique est avant tout l'affaire des communes concernées. Aucune fusion ne devrait être imposée. Ainsi, les mesures proposées cantonnent l'Etat à un rôle de facilitateur. Elles visent à soutenir dans leurs démarches les communes qui en font la demande, sans incitation du haut vers le bas. Dans le cas contraire, l'établissement d'un plan directeur des fusions de communes pourrait être perçu comme allant à l'encontre de l'autonomie communale.

Deux éléments sont à souligner. Premièrement, en distinguant deux types de mesures financières, ce projet en introduit une nouvelle. Nous saluons l'aide financière au démarrage, qui s'applique dès le début du processus de fusion, répondant à l'attente des petites communes qui n'ont souvent pas les liquidités nécessaires pour entamer les études préalables. Or, les études de faisabilité apportent des éléments factuels d'aide à la décision, en exposant les avantages et les inconvénients de la fusion. Elles sont en cela primordiales, car elles permettent notamment les pesées d'intérêts. Ces analyses peuvent démontrer dans quelle mesure une commune pourrait renoncer, grâce à la fusion, à certaines collaborations au sein d'associations intercommunales. Cela a l'avantage, suite à une fusion, d'offrir à nouveau des prestations à la population, avec plus de proximité politique, de contrôles démocratiques et de maîtrise financière, tout en renforçant l'économie communale. L'aide au démarrage n'est pas au cœur des arguments déclenchant le processus de fusion, mais il est indéniable que les difficultés financières peuvent être une entrave à envisager une telle démarche et à en entrevoir ses avantages. Nous ne soutiendrons donc pas l'amendement à l'article 24 visant à supprimer cette aide au début du projet.

Le deuxième élément notable du projet est qu'il ne propose pas qu'un représentant de l'Etat se consacre aux fusions, ce que nous regrettons. Nous soutiendrons donc l'amendement qui introduit un nouvel article 24c visant à ce que les communes qui le souhaitent puissent bénéficier de l'appui d'un délégué de l'Etat. Ce dernier aurait pour tâche unique de les accompagner lors des projets de fusion. En conclusion, le groupe Vert Libéral soutiendra unanimement l'entrée en matière sur l'exposé des motifs et projet de loi et sur le décret qui l'accompagne. Il soutiendra les projets tels qu'ils ressortent des travaux de la commission, y compris l'ensemble des amendements acceptés par la majorité de celle-ci.

M. Jérôme Christen (AdC) : — Le groupe AdC est partagé sur la question. Il entrera en matière parce que le débat mérite d'avoir lieu. Je m'exprime ici en mon nom personnel, comme le fera plus tard mon collègue. Comme j'ai eu l'occasion de le dire en commission, s'il y a un intérêt réel des communes à fusionner, elles peuvent le faire sans avoir besoin d'aide. Sinon, c'est qu'elles n'ont pas de réel intérêt pour un rapprochement. C'est la raison pour laquelle je me suis opposé à ce projet de décret en commission. Dans certains cas, avec de petites communes par exemple, les fusions peuvent être utiles. Dans d'autres cas, la fusion est inévitablement une perte pour la démocratie de proximité. Il ne convient donc pas de la favoriser artificiellement.

Le succès institutionnel de notre pays tient à sa démocratie de proximité. Il exclut la centralisation du pouvoir, le jacobinisme à la française qui aboutit aujourd'hui à la crise des gilets jaunes. D'ailleurs, si les rapports deviennent de plus en plus tendus, depuis quelques années, en Suisse, c'est essentiellement pour deux raisons : d'une part, le brassage de population lié aux exigences de la mobilité professionnelle et, d'autre part, la centralisation. La diminution des relais démocratiques que sont les élus communaux locaux est dommageable. Le pouvoir des communautés locales s'amenuise. Or, le citoyen fait davantage confiance aux personnes qu'il connaît. Dans certains cas, des évolutions sont nécessaires, souvent pour des raisons d'échelle. Libres aux communes de décider si elles ont un intérêt à fusionner. Il n'appartient pas, de mon point de vue, aux autorités cantonales de favoriser artificiellement des mesures qui, dans la plupart des cas, conduisent à un déficit démocratique plus dommageable que l'intérêt public généré par la fusion.

M. Jean-Michel Dolivo (EàG) : — Notre groupe va entrer en matière sur le projet même s'il n'en est pas du tout satisfait. Il regrette son absence d'envergure, reconnue en commission. Nous avons affaire à un projet sans véritable souffle, dont nous ne sentons pas la réelle volonté politique. Il nous paraît problématique de discuter aujourd'hui de la question des fusions de communes sans disposer de propositions qui permettent de débloquer la situation.

Pour notre groupe, il manque un point important qui n'est même pas ouvert : toute la problématique des agglomérations, c'est-à-dire des fusions dans le cadre d'agglomérations de communes qui ont une ampleur tout à fait importante. Ce n'est pas la fusion de deux, trois, quatre petites communes — sans aucun mépris pour le mot petit — qui vont faire la différence. Il s'agit de voir la fusion comme un plus pour sa population, en terme de problèmes à résoudre, comme le logement, la mobilité, la formation, la santé, etc.,. Les communes qui fusionnent entendent ainsi mieux résoudre ces questions pour répondre aux besoins de leurs populations. Ici, cette problématique n'est pas ouverte et nous sommes donc face à un projet extrêmement limité. Je dirais presque qu'il s'agit d'un projet cosmétique, en termes de propositions faites par le gouvernement. Voilà pourquoi, même si nous votons l'entrée en matière, nous ne sommes guère enthousiastes vis-à-vis de ce qui nous est présenté par le Conseil d'Etat.

M. Nicolas Rochat Fernandez (SOC) : — Je souhaite, en préambule, rappeler l'objectif d'une fusion. Il s'agit de se doter de collectivités publiques capables de mettre en œuvre des politiques publiques optimales. J'entends parler de centralisation du pouvoir, de perte de proximité. Je suis bien conscient qu'il faut être pragmatique dans ce dossier et qu'il ne faut pas fusionner pour fusionner. Les gens, peut-être plus qu'avant, sont de plus en plus sensibles aux notions de proximité et d'identité, qui peuvent être très subjectives et émotionnelles dans certains projets de fusions. Mais de là à comparer ce processus à la décentralisation française, c'est un peu fort de café, notamment parce que les entités fédérées que sont les cantons, qui n'existent pas en France, sont dotés d'une Constitution. Ils peuvent changer pas mal de choses dans les domaines de la proximité.

Je souhaite également rappeler, et M. Lohri l'a dit, que le problème qui se pose au niveau du déficit démocratique concerne les associations intercommunales. Je fais notamment référence à l'intervention sur les associations intercommunales déposée par Mme Wyssa qui avait été acceptée par ce plénum. A un moment, nous devons juste savoir ce que nous voulons. Via la nouvelle Constitution vaudoise de 2003, le législateur le Grand Conseil avait voté une loi sur l'incitation aux fusions de communes. On ne va pas évoluer, comme c'est le cas par exemple dans le Canton de Fribourg, vers un système coercitif. Nous avons choisi la méthode médiane, un peu plus douce. C'est le choix du législateur.

Cela étant, je reste un peu dubitatif face à ce projet. Je l'ai déjà dit en commission, il n'y a pas de tabou. Je suis déçu par le projet, peu ambitieux, proposé aujourd'hui. La Commission a d'ailleurs dû l'amender sur certains points importants. J'ai déposé avec d'autres un postulat en 2015. Je constate que, depuis, il y a un vide, ce qui est un peu étonnant. Pire encore, « Monsieur Fusion » n'existe plus et, sur les onze propositions du postulat déposé, une seule est retenue et concerne les « pesetas », les « dollars ». C'est pour moi une vision un peu réductrice. Malgré un excellent rapport, l'exposé des motifs et projet de loi fait quarante pages et comprend une étude comparative sur différents cantons. Sa conclusion à mon sens est peu ambitieuse. Cela a déjà été dit : une fusion ne s'explique pas uniquement par l'argent. D'autres paramètres sont à prendre en compte.

Si l'on accepte le fait que seul l'article 24 sur l'incitation financière est à modifier, je me réjouis d'avance de débattre de cela avec mon collègue M. Genton qui, je crois, va déposer un amendement pour supprimer la seule plus-value de ce projet, à savoir l'aide financière au démarrage. On aura l'occasion d'en parler à nouveau si l'entrée en matière est discutée, ce qui sera vraisemblablement le cas. Mais, de grâce ne touchons pas à cette plus-value ! Je rappelle que la mécanique est assez simple : 50% du montant, au maximum 120'000 francs, et uniquement si le conseil communal a accepté la demande du crédit pour l'étude de fusion. Il ne s'agit pas d'argent distribué sans raison mais d'argent destiné à des communes qui souhaitent étudier l'opportunité de fusionner. Il s'agit, et cela a bien été précisé dans l'exposé des motifs et projet de loi, de demandes de petites communes. Si l'on continue avec une incitation financière des communes, il faut se demander en amont ce que l'on fait et ce que veulent les communes qui souhaitent fusionner. Je crois savoir que des projets de fusion de communes attendent les votes et nos débats du Grand Conseil pour avancer. C'est pour toutes ces raisons que je vous invite également à en faire de même.

M. Jean-Marc Genton (PLR) : — Je déclare mes intérêts : je suis municipal d'une commune d'un peu plus de 2000 habitants qui n'a pas fusionné et qui n'a pas de projet de fusion. Mais elle faisait partie de la grande commune de Villette qui a été divisée en 1824 suite à différentes pétitions des

citoyens pour garantir une autonomie sur le territoire. C'est bien le Grand Conseil de l'époque qui, sur une proposition du Conseil d'Etat, a accepté le projet de décret concernant cette séparation. Les nouvelles communes étaient celles de Cully, Grandvaux, Riex, Epesses, Villette et Forel. Je peux vous assurer, pour avoir lu le décret de l'époque, qu'il n'était pas question de subventionnement d'études ou d'aide au démarrage. Pourtant, les habitants de l'époque vivaient plutôt dans la pauvreté. Mais ils voulaient leur autonomie, que l'on appelle l'autonomie communale, à laquelle je suis très attaché. Il est clair que depuis ce temps, les choses ont bien changé. Cinq communes ont à nouveau fusionné pour former Bourg-en-Lavaux — bien entendu sans les pauvres du haut ! (*Rires.*) Je plaisante. La commune de Forel ne voulait pas fusionner, car ses intérêts n'étaient pas les mêmes.

Je ne suis pas un « anti-fusion », mais pour moi, cela doit demeurer le choix des communes, de leurs autorités et de leurs habitants. Je respecte la Constitution vaudoise qui dit dans son article 151 que l'Etat encourage et favorise les fusions de communes par des mesures incitatives, notamment financières. Je ne suis pas contre une aide au démarrage comme cela se fait actuellement. Je suis également d'accord avec l'augmentation proposée par la Commission sur le montant par habitant pour autant que nous supprimions le subside de l'étude. Selon moi, l'étude est une affaire totalement communale. Le canton n'a pas à se mêler de son coût et le contribuable vaudois n'a pas à payer pour des collectivités qui ne savent pas si oui ou non elles veulent fusionner. Le canton de Vaud a bien mieux à faire de son argent. Il ferait mieux de payer pour ce qu'il décide et commande. Je pense à tout ce qui grève les finances communales pour lesquelles les communes n'ont aucun pouvoir décisionnel, par exemple la facture sociale ou d'autres domaines, comme les routes cantonales qui traversent nos villes et nos villages, leur réfection et leur entretien.

Vous l'avez compris, je suis un ardent défenseur de l'autonomie communale. Je suis pour que les communes assument leurs choix. L'Union des communes vaudoises (UCV), dont fait partie la commune où je suis municipal, n'a pas voulu intervenir dans ce dossier. La Constitution incite mais n'oblige pas les communes à étudier les fusions. Si toutes les communes étudient, mais ne fusionnent pas, nous n'aurons fait aucune avancée et nous aurons bien gaspillé l'argent des contribuables vaudois. Pour ces raisons, je déposerai, comme je l'avais annoncé lors des travaux de la commission chargée de cette étude, plusieurs amendements supprimant la participation de l'Etat aux études de fusion.

M. Serge Melly (AdC) : — Comme souligné dans le rapport de commission, et précédemment par Didier Lohri, certains députés sont fortement déçus par les propositions du Conseil d'Etat. Ils auraient souhaité qu'elles aillent plus loin. Pour stimuler les fusions, elles ne proposent qu'une participation financière. On a envie de dire : « c'est un peu court jeune homme » ! Soyons clairs : les fusions doivent être, si ce n'est provoquées, du moins encouragées. Les autres formules de collaborations intercommunales ne sont pas la panacée. Les associations à buts multiples sont dévoreuses de temps et d'énergie, lourdes, compliquées et pas toujours démocratiques. Elles portent en elles une tare congénitale. Comment respecter son serment de défendre à la fois les intérêts de sa commune et ceux de son association ? Quand ces intérêts sont convergents, cela ne pose pas de problème. Mais quand ils sont différents... bonjour la zizanie ! Quant aux regroupements régionaux, ils ont du plomb dans l'aile, car tout fonctionne au nom de la solidarité. Et cette dernière, on le sait, est à géométrie variable. Preuve en est le délitement de Région de Nyon, avec de nombreuses communes qui ont ou vont quitter le navire.

Le problème est que le Conseil d'Etat ne pouvait rien proposer de mieux sans toucher à la Sacrosainte autorité des communes qui, entre nous, n'est plus que de 15 à 20% du budget. Mais n'est-il pas justement temps d'y toucher ? D'être iconoclaste et de mettre la pression comme dans les cantons de Glaris et de Fribourg ? Dans certains cas comme à Terre Sainte ou à Asse et Boiron, les périmètres sont logiques et admis depuis longtemps. En respectant toutes les étapes démocratiques, ne devrait-on pas renoncer à l'unanimité et forcer une commune qui, sous le couvert de l'émotion, a dit non ? A Asse et Boiron, la majorité des communes et la majorité des habitants avaient dit oui. Au travers des votations, notamment en raison du Röstigraben, on a l'habitude de se voir imposer la décision de la majorité.

Je n'ai pas proposé d'amendements, car il faut que les idées mûrissent. Mais si l'on veut vraiment redonner de la vigueur au processus de fusion, il faudra creuser cette question. Comme le dit le

président du conseil de Veytaux, commune qui débute ces jours un processus de fusion, la pression administrative et financière sur les petites communes est telle qu'elles ne peuvent plus faire face seules.

Mme Béatrice Métraux, conseillère d'Etat : — Le sujet des fusions est très compliqué. Entre ceux qui trouvent qu'il ne faut rien faire et ceux qui pensent qu'il faut en faire beaucoup, et beaucoup plus que ce qui est proposé, il y a un chemin de crête. Le Conseil d'Etat s'est appliqué à trouver ce chemin, même si celui-ci frustre certains d'entre vous. On l'a aussi dit à plusieurs reprises : les communes dans ce canton sont sacrées. L'autonomie communale y est érigée en principe fondateur. A chaque débat sur les institutions, l'autonomie communale revient en tant que principe fondateur de notre constitution.

La Constitution vaudoise donne un mandat très clair à l'Etat. Dans l'article 151, il est indiqué que « l'Etat encourage et favorise les fusions de communes ». A cet effet, la loi prévoit des mesures incitatives, notamment financières. On dit bien incitatives et non coercitives. Le constituant nous a donc donné une mission. A vous, Grand Conseil, à nous Conseil d'Etat, d'encourager les fusions avec ces mesures incitatives, avec le bon dosage et sous le bon angle. Dans le Canton de Vaud, le Conseil d'Etat n'a pas imaginé faire comme à Glaris avec ses trois mégacomunes. La politique des fusions doit rester une politique du pas à pas, par adhésion et capillarité. Le rapport qui vous a été soumis contient par exemple toute une liste de mesures qui ont été analysées juridiquement et travaillées. Soumises au Conseil d'Etat, ce dernier ne les a pas retenues. Ces mesures étaient au nombre de onze. Pour quatre d'entre elles, cela aurait impliqué la modification de la Constitution. Deux avaient un coût important. Trois empiétaient sur l'autonomie communale. Une était contraire aux efforts de coordination en matière d'aménagement du territoire —oui, nous sommes allés jusque-là dans la réflexion—. La dernière sera intégrée dans la prochaine révision de la Loi sur l'exercice des droits politiques (LEDP).

Mais, Mesdames et Messieurs les Députés, pas de défaitisme s'il vous plaît ! En analysant finement les raisons qui ont poussé à la réussite ou à l'échec des projets de fusion, il fallait trouver les leviers qui soient les mieux calibrés pour faire aboutir ces projets. Le département avait déjà organisé en mai 2017 une journée de réflexion sur les fusions de communes, avec de nombreux représentants de différents projets, des associations faitières, des cantons voisins. Elle a permis d'entendre les expériences, mais aussi les attentes en la matière. Plusieurs avancées sont proposées dans le projet soumis aujourd'hui comme l'aide au démarrage. On y reviendra, mais on la trouve déjà dans d'autres cantons romands : Neuchâtel, Jura, Valais, Berne. Cette aide a été largement plébiscitée lors de la matinée de réflexion. C'est un encouragement bienvenu pour lancer des projets de fusion. Le modèle de l'incitation financière en fonction de la capacité contributive des habitants a été choisi pour éviter que la dote de mariage des communes moins fortunées ait un effet épouvantable sur les autres. Au-delà des aides financières, un renforcement du rôle du Service des communes et du logement (SCL) pour aider les communes qui souhaitent fusionner doit être proposé. La Commission a souhaité encore le réaffirmer avec le poste « Madame ou Monsieur fusion de communes ». Pourquoi pas... Le Conseil d'Etat n'y est pas opposé.

De nombreuses communes se lancent dans cette aventure. Le 25 novembre dernier, le projet de fusion de six communes dans la nouvelle commune Hautemorges et celui de Montherod-Aubonne étaient une excellente nouvelle. Le lancement du projet Veytaux-Montreux, largement soutenu lors de la votation populaire, en était une autre. Nous avons d'autres projets du côté d'Oron, Blonay-Saint-Légier ou Rolle qui sont sur de bons rails. Nous pourrions donc avoir moins de trois cents communes à la fin de la législature.

Nous devons encourager toutes les fusions possibles. Pour que les institutions fonctionnent, l'Etat a besoin de communes fortes capables de mener de front toutes les prérogatives que leur donne la législation cantonale. Les communes doivent être capables de proposer des prestations adaptées au besoin de la population, toujours dans un esprit de proximité. Ainsi, au nom du Conseil d'Etat, je vous invite à entrer en matière sur ce projet de loi et de décret, car nous devons ensemble répondre au mandat qui nous a été fixé par la Constitution, à savoir encourager et favoriser les fusions de

communes. Ce décret est indispensable pour les projets en cours et pour ceux qui ont été récemment plébiscités, mais aussi pour ces habitants qui attendent la décision du Grand Conseil.

Je tiens encore à préciser un élément qui se trouve dans le rapport de la commission. On peut y lire page 2 que l'Union des communes vaudoises et l'Association des communes vaudoises se seraient prononcées contre certaines mesures proposées par le Conseil d'Etat. En réalité, les deux associations ont simplement indiqué qu'elles ne souhaitaient pas se prononcer sur ces questions. Elles estimaient que les fusions de communes étaient du ressort des communes et que le principe de l'autonomie des communes devait être respecté. Je vous remercie donc d'entrer en matière sur ce projet de loi.

La discussion est close.

L'entrée en matière est admise avec quelques abstentions.

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

Article premier. —

Chapitre 4 (titre)

M. Jean Tschopp (SOC), rapporteur : — Tout d'abord, une modification au titre du chapitre 4 qui est la section ouverte par cet exposé des motifs et projet de loi puisque, cela a été dit au cours des débats en entrée en matière, les incitations ne sont pas uniquement financières. La commission a voulu dans sa très nette majorité renouveler et offrir un soutien afin de relancer autant que possible les fusions de communes par le retour de ce poste de « Monsieur ou Madame Fusion de communes ». Par conséquent, ce poste de délégué serait inscrit dans la loi, ce qui serait une nouveauté. Les incitations ne seraient pas uniquement financières, mais également d'ordre pratique. D'où cette modification du titre du chapitre 4.

« IV (titre) Incitations financière aux fusions de communes »

M. Jean-Marc Genton (PLR) : — Je suis désolé de prendre la parole maintenant, mais le titre et l'article 24 sont liés. Je trouve dommage de commencer la discussion à 16h50. Une fois que l'article sera voté, il n'y aura plus rien à décider ou tout devra être modifié. Je vous propose de nous arrêter là pour aujourd'hui. (*Rires dans la salle.*)

Le président : — On continue et on avance, monsieur le député.

L'amendement de la commission (titre) est accepté avec quelques avis contraires et abstentions.

Art. 24. —

M. Jean Tschopp (SOC), rapporteur : — Ce premier article sur les mesures financières traduit le mandat législatif qui figure dans la Constitution. Il porte sur les incitations financières aux fusions de communes. En ce moment, les communes traversent des difficultés, notamment avec l'anticipation de la troisième réforme de l'imposition des entreprises (RIE III) vaudoise. Cet article avait, selon une large majorité, toute sa raison d'être. On voit mal des communes se lancer dans une fusion, qui est un processus complexe et difficile, uniquement pour bénéficier de cette incitation financière. Cette incitation est en phase avec la Constitution et aussi avec l'autonomie communale. D'aucuns, au débat d'entrée en matière, n'ont exprimé que cette incitation financière serait une ingérence de l'Etat de Vaud dans l'autonomie communale. Les Vaudois ne l'ont pas vue de cette manière. Ils ont concilié l'autonomie communale, qui a son importance, et l'incitatif aux fusions. Je ne crois pas qu'il y ait de contradiction à prévoir ces mesures financières. C'était en tout cas l'avis d'une nette majorité de la Commission puisque cet article 24 a été voté par 13 voix pour, 2 voix contre et aucune abstention.

M. Jean-Marc Genton (PLR) : — Comme annoncé dans l'entrée en matière, je vous invite à refuser l'article 24 proposé par le Conseil d'Etat et accepté par une majorité de la Commission. Il correspond au retour du texte actuel avec une incitation financière. Pour moi, l'aide au démarrage des communes qui ont, et j'insiste sur ce « ont », fusionné est largement suffisant. Il respecte totalement notre Constitution. Le financement de l'étude est du domaine communal. L'Etat n'a pas à subventionner cela avec ses recettes sachant que la fusion n'est alors aucunement acquise.

Je me permets de prendre un exemple concret. Les communes de Blonay et Saint-Légier sont actuellement en projet de fusion. Ces communes avaient une valeur en point d'impôt par habitant de 50,90 francs et 52 francs en 2017. La moyenne cantonale est de 41,90 francs. Les deux communes possèdent donc une bonne capacité financière. Leurs habitants, qui peuvent accepter ou refuser la fusion, paient leurs impôts à un taux communal de 70. Les habitants de Lignerolle, dont la commune n'a aucun projet de fusion, paient un impôt communal à un taux de 80, avec une valeur du taux d'impôt à 21,30. Ils devraient subventionner, par leurs impôts cantonaux, une étude pour une fusion entre deux communes de la Riviera qui ne verra peut-être jamais le jour. Pour moi, cela est une aberration. Soyons sérieux, laissons les communes mener leurs études, avec une éventuelle aide physique de l'Etat, comme vous le proposera le Président de la Commission à l'article 24C. Mais ne commençons pas à subventionner des études de fusions qui n'aboutiront peut-être jamais. Je vous invite à refuser l'article 24 et à revenir à l'alinéa 1 actuel qui dit : « Principe de l'incitation financière. 1 Les Communes qui fusionnent ont droit à une incitation financière. »

M. Didier Lohri (VER) : — L'heure tourne, ne gaspillons pas d'énergie. Je vais être bref. Tout simplement, il ne faut pas accepter cette proposition pour la raison suivante : il faut voir l'article 24 comme une aide financière au démarrage, cette aide étant une étape clé du succès. C'est un signe de confiance qui est accordé aux autorités communales et qui peut rassurer les citoyens au moment où l'on entame les discussions de fusion. Préparer un avenir, c'est comme cela qu'il faut voir cette loi sur les fusions. Nous devons changer notre fusil d'épaule et préparer l'avenir par un texte qui incite et qui rassure les gens et la population, quelles que soient leurs valeurs de point d'impôt et la capacité financière des communes. Je rappelle qu'il s'agit de poser la première brique de l'analyse de ces fusions de communes dans une vision d'avenir.

M. Nicolas Rochat Fernandez (SOC) : — M. Lohri a dit l'essentiel. Il y a toute une feuille de route lors d'un processus de fusion. Je crois qu'il est important que l'Etat, sans injonction, accompagne dès le début les communes qui souhaitent fusionner. Quand l'idée vient d'un législatif ou d'un exécutif communal, la première question concerne la réalisation d'une étude. Et combien cette étude va coûter. Ce sont souvent ces questions qui viennent au préalable. Il y a peut-être d'autres exemples M. Genton, j'entends bien, mais ce sont ces questions et ces demandes qui viennent de petites communes. Si nous souhaitons disposer d'une bonne loi sur l'incitation aux fusions de communes, proposer une aide dès le début, lors du projet d'étude, paraît important. Nous devons rappeler une nouvelle fois, et cela figure aux pages 32 et suivantes, la mécanique : c'est 50% du montant avec un maximum de 70'000 francs. On nous laisse un peu penser en filigrane que les communes vont utiliser cet argent de manière arbitraire. Je pense que cela est faux. Ces gens sont élus, majeurs et vaccinés. Ils ont prêté serment, tout comme nous. Une étude est faite avec sérieux. Si l'Etat peut aider, je pense que ce n'est pas un mal. Je rappelle enfin l'article 5 du décret. Dans les commentaires, il est marqué que le Conseil d'Etat, via un règlement, pourra, si le projet de fusion ou si l'étude n'aboutit pas, supprimer l'aide. C'est écrit. J'imagine que Madame La Conseillère précisera ce point. Pour toutes ces raisons, je vous incite, notamment pour la plus-value apportée par rapport à la loi actuellement en vigueur, à refuser cet amendement de notre collègue M. Genton.

Le débat est interrompu.

La séance est levée à 17 heures.

TEXTE PROVISOIRE

Titre de la séance: ODJ_2019-02-12_09-30

Date	12.02.2019
Début	11:02:24
Fin	11:02:45
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 16.3 48, suite du 1er débat, LEAE, art. 2, al. 1. (DT), amdt Jaccoud, appel nominal
Description	

Résultat

[+] Oui	63/63
[0] abst.	5/5
[-] Non	65/65
Total des votants (participants/ pondération)	133/133
Total des non-votants (participants/ pondération)	7/7
Disposant du droit de vote (participants/ pondération)	140/140

Conclusion du vote

- Non

ID	Titre	Nom	Groupe	Procuration par	Choix de vote	Pondération
139		Christen Jérôme	AdC		Oui[+]	1
140		Fuchs Circé	AdC		Oui[+]	1
141		Melly Serge	AdC		Non[-]	1
143		Radice Jean-Louis	AdC			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
162		Vuilleumier Marc	EàG		Oui[+]	1

Titre de la séance: ODJ_2019-02-12_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	abst.[0]	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	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		1
87	Devaud Grégory	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
115	Rime Anne-Lise	PLR	Non[-]	1
130	Romanens Pierre-André	PLR	Non[-]	1
45	Roulet-Grin Pierrette	PLR	Non[-]	1

Titre de la séance: ODJ_2019-02-12_09-30

92	Ruch Daniel	PLR	Non[-]	1
91	Schelker Carole	PLR	Non[-]	1
132	Simonin Patrick	PLR		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	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
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	Glardon 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
20	Rochat Fernandez Nicolas	SOC	Oui[+]	1
58	Romano-Malagrifa Myriam	SOC	Oui[+]	1

Titre de la séance: ODJ_2019-02-12_09-30

18	Rydlo Alexandre	SOC	Oui[+]	1
40	Ryf Monique	SOC	Oui[+]	1
38	Schwaar Valérie	SOC	Oui[+]	1
65	Schwab Claude	SOC	Oui[+]	1
62	Thalmann Muriel	SOC	Oui[+]	1
13	Trolliet Daniel	SOC	Oui[+]	1
42	Tschopp Jean	SOC	Oui[+]	1
32	Baux Céline	UDC	Non[-]	1
28	Chevalley Jean-Bernard	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
23	Jobin Philippe	UDC	Non[-]	1
12	Liniger Philippe	UDC	Non[-]	1
50	Pahud Yvan	UDC		1
25	Pernoud Pierre-André	UDC	Non[-]	1
30	Rapaz Pierre-Yves	UDC	abst.[0]	1
31	Rey-Marion Alette	UDC	Non[-]	1
9	Riesen Werner	UDC	Non[-]	1
54	Sordet Jean-Marc	UDC	Non[-]	1
51	Thuillard Jean-François	UDC	Non[-]	1
53	Treboux Maurice	UDC		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
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_2019-02-12_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		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	abst.[0]	1
125	Christin Dominique-Ella	V'L	Oui[+]	1
121	Courdesse Régis	V'L	Non[-]	1
127	Meldem Martine	V'L	abst.[0]	1
123	Miéville Laurent	V'L	Non[-]	1
124	Pointet François	V'L	abst.[0]	1
126	Richard Claire	V'L	Oui[+]	1
120	Schaller Graziella	V'L	Non[-]	1