



Grand Conseil
Secrétariat général
Pl. du Château 6
1014 Lausanne

Postulat

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 15-POS-131

Déposé le : 25.08.15

Scanné le : _____

Art. 118 et 119 LGC Le postulat charge le CE d'étudier l'opportunité de prendre une mesure ou de légiférer dans un domaine particulier (attention : le postulat n'impose pas au CE de légiférer, contrairement à la motion et à l'initiative) et de dresser un rapport. Il porte sur une compétence propre ou déléguée du CE. Motivé, le postulat doit exposer clairement la mesure souhaitée ou l'objet du rapport demandé.

Il peut suivre deux procédures différentes : **(a) le renvoi à l'examen d'une commission.**

- Soit le postulant demande expressément, dans son développement écrit, le renvoi direct du postulat à une commission du GC moyennant les signatures d'au moins 20 députés ; dans ce cas, il n'y a pas de débat.

- Soit, lors du développement en plénum et de la discussion, un député ou le CE demande le renvoi à une commission et le GC vote dans ce sens.

(b) la prise en considération immédiate. Un député ou le CE demande la prise en considération immédiate du postulat ; suite au vote du GC, le postulat est soit renvoyé au CE, soit classé.

Délai de réponse dès le renvoi au CE : une année

Titre du postulat

Pour une loi/réglementation cantonale du service de transport de personnes

Texte déposé

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

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

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

Dans le canton de Vaud, la réglementation sur le service des taxis est exclusivement communale. Quant à la législation fédérale, elle se borne à formuler quelques conditions de base dans l'OTR2,

en particulier sur la nécessité de disposer d'un permis B-121 pour les transporteurs professionnels, l'immatriculation du véhicule pour transport professionnel et l'intégration d'un tachygraphe pour le contrôle du temps de travail.

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

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

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

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

Nul ne contestera en effet que le service de taxis est un moyen complémentaire au spectre des transports privés et publics existants. Cela vaut notamment pour les personnes à mobilité réduite ou les personnes souhaitant se déplacer sans leur véhicule privé, par exemple pour des raisons de sécurité (respect du taux d'alcoolémie, état de santé, fatigue, médicaments, etc.). Le service de taxis ne saurait s'opposer par principe à celui des transports publics. Si, aujourd'hui, seul un pour

cent de la population environ utilise le service des taxis, il est permis de considérer que ce marché, notamment par l'arrivée d'un nouvel acteur économique, est susceptible de se développer largement.

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

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

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

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

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

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

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

Commentaire(s)

Conclusions

Développement oral obligatoire (selon art. 120a LGC)

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



(b) renvoi à une commission sans 20 signatures



(c) prise en considération immédiate



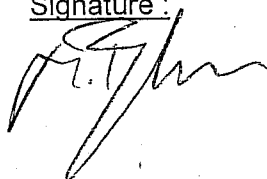
Nom et prénom de l'auteur :

BLANC Mathieu

BUFFAT Marc-Olivier

Nom(s) et prénom(s) du (des) conscr(s) :

Signature :



Signature(s) :


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

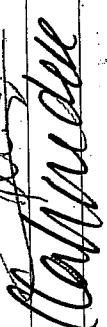
Liste des députés signataires – état au 25 août 2015

Aellen Catherine	Chevalley Christine	Epars Olivier
Ansermet Jacques	Chollet Jean-Luc	Favrod Pierre-Alain
Attinger Doepper Claire	Christen Jérôme	Ferrari Yves
Aubert Mireille	Christin Dominique-Ella	Freymond Cantone Fabienne
Baehler Bech Anne	Clivaz Philippe	Gander Hugues
Ballif Laurent	Collet Michel	Genton Jean-Marc
Bendahan Samuel	Cornamusaz Philippe	Germain Philippe
Berthoud Alexandre	Courdesse Régis	Glauser Alice
Bezençon Jean-Luc	Creteigny Gérald	Glauser Nicolas
Blanc Mathieu	Creteigny Laurence	Golaz Olivier
Bolay Guy-Philippe	Crottaz Brigitte	Grandjean Pierre
Bonny Dominique-Richard	De Montmolin Martial	Grobéty Philippe
Borloz Frédéric	Debluè François	Guignard Pierre
Bory Marc-André	Démétriadès Alexandre	Haldy Jacques
Bovay Alain	Desmeules Michel	Hurni Véronique
Brélaz Daniel	Despot Fabienne	Induni Valérie
Buffat Marc-Olivier	Devaud Grégory	Jaccoud Jessica
Buffat Michaël	Dolivo Jean-Michel	Jaquet-Berger Christiane
Butera Sonya	Donzé Manuel	Jaquier Rémy
Cachin Jean-François	Ducommun Philippe	Jobin Philippe
Calpini Christa	Dupontet Aline	Junglaus Delarze Suzanne
Capt Gloria	Durussel José	Kappeler Hans Rudolf
Chapalay Albert	Duvoisin Ginette	Keller Vincent
Chappuis Laurent	Eggenberger Julien	Kernen Olivier
Cherbuin Amélie	Ehrwein Nihan Céline	Krieg Philippe

Liste des députés signataires – état au 25 août 2015



Kunze Christian 

Labouchère Catherine 

Lachat Patricia

Lio Lena

Luisier Christelle


Mahaim Raphaël

Maillefer Denis-Olivier

Manzini Pascale

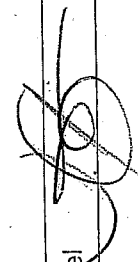
Marion Axel

Martin Josée

Mattenberger Nicolas 

Matter Claude

Mayor Olivier

Meisenberger Daniel 

Meldem Martine

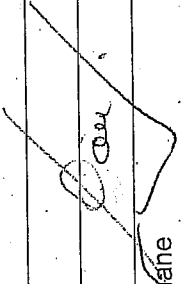
Melly Serge

Meyer Roxanne

Miéville Laurent

Miéville Michel

Modoux Philippe

Mojon Gérard 

Montangero Stéphane

Mossi Michele

Neyroud Maurice


Nicolet Jacques

Nicolet Jean-Marc

Oran Marc

Papilloud Anne

Pernoud Pierre-André

Perrin Jacques 

Pidoux Jean-Yves

Pillonel Cédric

Podio Sylvie

Probst Delphine

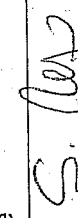
Randin Philippe

Rapaz Pierre-Yves

Ravenel Yves

Renaud Michel

Rey-Marion Alette

Rezzo Stéphane 

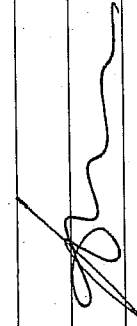
Richard Claire

Riesen Werner

Rochat Nicolas

Romano Myriam

Roulet Catherine


Roulet-Grin Pierrette 

Rubattel Denis

Ruch Daniel

Rydlo Alexandre

Schaller Graziella

Schelker Carole 

Schobinger Bastien

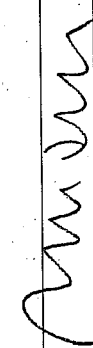
Schwaar Valérie

Schwab Claude

Sonnay Eric

Sordet Jean-Marc

Stürner Felix

Surer Jean-Marie 

Thalmann Muriel

Thuillard Jean-François

Tosato Oscar

Treboux Maurice

Trolliet Daniel

Tschopp Jean

Uffer Filip

Venezelos Vassilis

Voiblet Claude-Alain

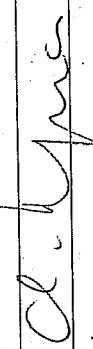
Volet Pierre

Vuarnoz Annick

Vuillemin Philippe

Wehrli Laurent

Wüthrich Andreas

Wyssa Claudine 

Yersin Jean-Robert

Züger Eric