

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

### à l'interpellation François Brélaz - Et si la compagnie Uber débarquait dans le canton ?

#### **Rappel**

*Uber est une plateforme technologique créée dans la Silicon Valley qui est en train de révolutionner le taxi dans toutes les grandes villes du monde. Grâce à la géolocalisation, l'application permet au client de heler virtuellement une voiture par l'entremise de son téléphone intelligent. Selon certains, Uber veut tuer l'industrie traditionnelle du taxi.*

*La société Uber a débarqué à Genève avec fracas au début de septembre 2014. Au grand dam des taxis genevois qui accusent la start-up de pratiquer une concurrence déloyale. Le système permet à ses utilisateurs de trouver des chauffeurs professionnels roulant à proximité et disposés à les conduire où ils le désirent, un voyage réalisé en échange d'une ponction pécuniaire sur leur carte de crédit. Le coût des taxis Uber est inférieur à celui des taxis traditionnels ; toutefois, ils n'auraient pas leurs charges.*

*A Genève, le transport tarifé de personnes est régi par la loi sur les taxis et limousines (LTaxis). Et le Département de la sécurité et de l'économie (DSE) estime que la société Uber ne respecte pas le cadre légal, ce que réfute la start-up qui affirme n'être active que dans la technologie, et non pas dans le transport de personnes à proprement parler. A l'entendre, son rôle se borne à mettre en contact, par le biais de son application, des chauffeurs indépendants et des gens cherchant à se déplacer dans la jungle urbaine. Selon son point de vue, la LTaxis ne s'appliquerait pas à ses activités.*

*Les milieux professionnels du taxi ne l'entendent pas de cette oreille. Ils ont saisi la justice et ont demandé à l'Etat de sévir. Le Service du commerce (Scm) a répondu avoir réalisé une vingtaine de contrôles qui ont débouché sur treize amendes : des sanctions insuffisantes pour les professionnels des taxis qui veulent faire cesser les activités d'Uber.*

*Genève, et cas échéant d'autres cantons, ne peuvent pas s'appuyer sur Berne pour agir. Le Conseil fédéral a en effet estimé qu'il appartient aux cantons de vérifier le respect des prescriptions.*

*La société californienne propose ses services dans 230 villes de 50 pays dans le monde. Toutefois, ses activités créent la polémique dans nombre de cités. Berlin a interdit l'utilisation de l'application l'été 2014 avant qu'un tribunal de Francfort ne juge illégal son usage dans toute l'Allemagne. Toutefois, un peu plus tard, ce tribunal a dû revenir sur l'interdiction.*

*En Belgique aussi les services d'Uber ont été attaqués. Mais principalement pour son application UberPop qui n'est pas proposée pour l'heure à Genève. Cette application permet à tout conducteur de réaliser du covoiturage payant. Uber est également dans le collimateur des taxis parisiens qui ont déjà bloqué la circulation dans le contexte de leur lutte contre le géant américain et le conflit n'est pas près d'être réglé : le 12 décembre 2014 le Tribunal de commerce de Paris a autorisé Uber à continuer ses activités. La raison invoquée est toutefois essentiellement administrative ; des décrets d'application de*

*la loi sur les taxis, qui auraient posé problème au prestataire controversé, ne sont pas encore entrés en vigueur. En date du 16 décembre 2014, selon certains médias français, le système UberPop serait interdit dès le 1<sup>er</sup> janvier 2015.*

*Uber est interdit en Espagne, aux Pays-Bas et plusieurs capitales européennes cherchent à faire de même.*

*Le canton de Vaud, contrairement à Genève, n'a pas de loi cantonale sur les taxis. Le 20 janvier 2009, j'avais interpellé le Conseil d'Etat sur ce sujet et, à l'époque, l'exécutif ne jugeait pas nécessaire une telle loi. Le service des taxis est donc sous le contrôle des communes ou des associations de communes — par exemple Morges, Nyon, Yverdon ; associations de communes : Lausanne avec 11 autres communes et Vevey Riviera avec Vevey, La Tour-de-Peilz, Montreux.*

*Du reste, le site internet du Service des automobiles et de la navigation (SAN) précise que pour des questions relatives à l'autorisation d'exploiter un service de taxis, il faut s'adresser au service compétent de la commune concernée.*

*Si l'on va sur le site [www.uber.com](http://www.uber.com), sur la première page, on peut cliquer sur " S'inscrire comme chauffeur " et il est déjà affirmé " Gagnez de l'argent avec Uber ".*

*Puis, " L'inscription est très simple et vous commencerez à gagner de l'argent immédiatement. "*

*Si l'on s'inscrit comme chauffeur en tapant " Lausanne " comme lieu de travail, l'ordinateur répond : " Nous ne proposons pas encore nos services dans votre ville. Soyez l'un des premiers à conduire ici. Réservez votre place pour figurer parmi les premiers chauffeurs. "*

*Dans ce contexte, je me permets de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :*

- Les règlements communaux ou intercommunaux concernant les taxis A et B s'appliqueraient-ils à Uber ?*
- Dans la mesure où il n'y a pas de loi cantonale sur les taxis, cela signifierait-il que ce serait aux communes ou groupement de communes de se " débrouiller " avec Uber ?*
- Le canton peut-il se mêler au débat, notamment dans le contexte des permis de conduire qui devraient être des permis pour le transport professionnel de personnes ?*
- Le Conseil d'Etat estime-t-il toujours qu'une loi cantonale sur les taxis n'est pas nécessaire ?*

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

*Souhaite développer.*

## **1 INTRODUCTION**

La compagnie Uber développe ses activités à l'échelle internationale. Son arrivée dans de nombreux cantons suisses inquiète par l'impact substantiel qu'elle est susceptible d'avoir sur la concurrence en matière de taxis. Son modèle soulève de nombreuses interrogations dans les milieux concernés et suscite le débat en matière d'autorisation de taxis.

Une analyse intercantonale des cadres légaux auxquels l'activité de taxis est soumise révèle que dans tous les cantons, sauf Genève et Zoug, la compétence de réglementer les taxis est laissée aux communes. Des discussions seraient en cours à Zürich en vue d'une possible cantonalisation de la législation y relative.

En Suisse romande, les cantons de Neuchâtel, Fribourg, du Valais et du Jura n'ont, à l'instar du canton de Vaud, pas légiféré sur le plan cantonal en matière de taxis, la réglementation de ce domaine d'activité restant de compétence strictement communale.

Seul Genève s'est doté d'une réglementation cantonale. L'arrivée de la société Uber a passablement occupé l'administration et la Justice genevoise. Uber y propose la variante de prestations appelée "Uber X" qui fait appel à des chauffeurs professionnels et non pas à de simples particuliers comme la

variante "Uber POP". Telles que proposées aux clients via l'application qui porte son nom, les prestations offertes par les chauffeurs Uber à Genève ne sont pas jugées conformes aux conditions d'exercice prévues par la législation cantonale : les chauffeurs qui souscrivent au modèle Uber sont considérés comme pratiquant une activité de chauffeur de taxi contraire aux conditions d'octroi des autorisations idoines (taxi de service public contingenté "jaune" avec droit d'usage accru du domaine public ou taxi de service privé "bleu", non contingenté mais sans usage accru du domaine public). Les chauffeurs constatés en infraction à Genève ont été amendés et leurs recours (financés par Uber) sont actuellement traités par la Justice genevoise.

Enfin, s'agissant de l'activité promue par l'application de la société Uber elle-même, en ce qu'elle met en contact par son application des clients potentiels et les chauffeurs qu'elle réunit, celle-ci a été assimilée à une activité de "centrales d'ordre de courses". Uber a été sommée de requérir l'autorisation correspondante. Si elle devait manquer à solliciter cette autorisation, une plainte pénale serait déposée par l'Etat de Genève, qui s'apprête en outre à prononcer une lourde amende, laquelle fera certainement l'objet d'un recours.

Comme mentionné ci-avant, le canton de Vaud ne connaît pas de réglementation cantonale, et laisse, à l'instar de la plupart des autres cantons, le soin à ses communes de légiférer en la matière. Lausanne, dans un souci d'harmonisation locale, a adopté une réglementation intercommunale au niveau de son arrondissement et mis sur pied dans ce cadre une centrale d'appels unique.

## **2 RÉPONSES AUX QUESTIONS**

### **2.1 Les règlements communaux ou intercommunaux concernant les taxis A et B s'appliqueraient-ils à Uber ?**

A l'image du canton de Genève, qui considère que les activités de la société Uber impliquent l'octroi d'autorisations de taxis publics contingentés ou de taxis privés non contingentés, de telles activités dans le canton de Vaud seraient soumises aux exigences des règlements communaux ou intercommunaux. L'application "Uber X", qui vise en substance à proposer à des clients privés une alternative pour entrer en contact et se faire transporter – à moindre coût - par des chauffeurs professionnels, impliquerait - par sa nature - des chauffeurs titulaires d'une autorisation de type A ou B au sens du règlement intercommunal sur le service des taxis de l'arrondissement de Lausanne. Les réglementations communales s'appliqueraient donc à "Uber X", comme la législation cantonale genevoise.

### **2.2 Dans la mesure où il n'y pas de loi cantonale sur les taxis, cela signifierait-il que ce serait aux communes ou groupement de communes de se "débrouiller" avec Uber ?**

En effet, il incomberait aux autorités communales et intercommunales compétentes de sanctionner les chauffeurs qui souscriraient au modèle Uber, s'il devait s'avérer légalement incompatible avec la réglementation applicable. Des sanctions administratives pourraient être prises contre les chauffeurs contrevenants (non renouvellement ou retrait de l'autorisation) et des amendes pourraient être prononcées sur un plan pénal par les autorités communales compétentes, tant à l'encontre des chauffeurs que de la centrale Uber qui serait, par hypothèse, mise sur pied en marge de la réglementation applicable.

### **2.3 Le canton peut-il se mêler au débat, notamment dans le contexte des permis de conduire qui devraient être des permis pour le transport professionnel de personnes ?**

Si l'octroi d'autorisations de taxi relève de la compétence communale, celui d'un permis de transport professionnel de personnes (TPP 121) revient au canton par le biais du Service des automobiles (SAN). Cela étant, le rôle du SAN consiste, en substance, à fixer les aptitudes personnelles et techniques du requérant à pratiquer le transport professionnel. On ne voit pas que le canton puisse par ce biais exercer un levier qui permette de prévenir la concurrence induite par la société Uber sur territoire vaudois.

### **2.4 Le Conseil d'Etat estime-t-il toujours qu'une loi cantonale sur les taxis n'est pas nécessaire ?**

Dans la mesure où Uber se limite à tenter d'imposer un modèle de type " Uber X ", lequel n'intègre que des chauffeurs professionnels, seule la question de la protection du marché des chauffeurs titulaires des autorisations délivrées par les autorités communales paraît se poser. Dans ce cadre spécifique, les réglementations communales qui fixent localement les conditions auxquelles lesdites autorisations peuvent être délivrées sont plus à même d'adapter leur contenu à cette nouvelle forme de concurrence. Le dispositif réglementaire de niveau communal paraît pouvoir s'adapter à ce cas de figure.

En revanche, le développement de l'application " Uber Pop ", qui est seule proposée dans le canton de Vaud, et qui consiste à mettre en lien des clients potentiels avec des chauffeurs privés pour que des courses soient effectuées contre rémunération par des personnes qui ne sont pas titulaires d'une autorisation idoine de taxi, pourrait poser un problème différent.

Déterminer si une course effectuée par un chauffeur privé contre rémunération dans le cadre de l'application "Uber Pop" présente un caractère professionnel ou pas au sens du droit fédéral est délicat. C'est pour autant que ces courses puissent être qualifiées de professionnelles qu'elles pourraient être soumises aux réglementations communales et intercommunales en vigueur. L'office fédéral des routes a été interpellé à cet égard et doit faire part prochainement de ses déterminations sur la question.

En fonction de la détermination de l'Office fédéral des routes, le Conseil d'Etat étudiera l'hypothèse d'adapter une législation cantonale en la matière.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 22 avril 2015.

Le président :

*P.-Y. Maillard*

Le chancelier :

*V. Grandjean*