

Postulat Mathieu Blanc et consorts – 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'Ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes (OTR 2), en particulier sur la nécessité de disposer d'un permis B-121 pour les transporteurs professionnels, l'immatriculation du véhicule pour transport professionnel et l'intégration d'un tachygraphe pour le contrôle du temps de travail.

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

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

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

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

garantir un service simple, rapide, fiable et moins cher, assurant également des règles de concurrence loyales, claires et objectives pour tous les acteurs.

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

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

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

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

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

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

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

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

Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures.

*(Signé) Mathieu Blanc et Marc-Olivier Buffat
et 29 cosignataires*

Développement

M. Mathieu Blanc (PLR) : — Il ne vous aura pas échappé que, avant et pendant l'été, nous avons entendu parler dans tous les médias de l'arrivée d'un nouveau service de transport avec chauffeur qui suscite un certain nombre de questions et de problèmes. Avec mon collègue Marc-Olivier Buffat, nous avons aussi constaté que la réglementation sur les taxis est uniquement communale, mais surtout qu'elle ne satisfait personne aujourd'hui : ni les chauffeurs de taxi traditionnels ni ceux qui aimeraient offrir un autre type de prestation — qu'il s'agisse d'UBER ou d'un autre prestataire de service. Nous ne sommes pas pro ou anti-UBER, mais nous constatons cet état de fait. De notre point de vue, les clients potentiels ne sont pas non plus satisfaits par la réglementation et la position actuelle. Nous constatons aussi qu'un certain nombre de cantons révisent leur loi et l'adaptent. C'est le cas de Genève et de Zürich qui ont récemment été dans le sens du postulat que nous avons déposé. Il nous paraît dès lors important d'ouvrir la réflexion. C'est pour cette raison que M. Buffat et moi-même ne déposons qu'un postulat. Nous y donnons quelques pistes pour avoir une loi-cadre qui pose des règles claires, simples, allant dans le sens d'une concurrence loyale entre les différents acteurs de la branche et pour éviter un protectionnisme ou un monopole de certains chauffeurs.

Voici quelques pistes envisagées : il pourrait y avoir un service de taxis publics — nous en avons toujours besoin — qui seraient autorisés à utiliser les lignes de bus et à stationner à certains endroits et tous les autres services de taxis avec chauffeur qui seraient soumis à des règles moins contraignantes, mais, en contrepartie, ils n'auraient pas le privilège de pouvoir stationner à certains endroits. Voilà l'idée d'une réglementation cantonale dont nous pourrions discuter en commission, puisque notre postulat a été signé par plus de vingt personnes. L'idée est d'ouvrir le débat et d'avoir une loi cantonale qui pourrait éventuellement s'inspirer des règles intercantionales pour offrir un service à la population avec des règles claires et efficaces.

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