

Prise de position du POP, du Parti socialiste et des Verts

Taxis lausannois : oui à l'évolution, non à la loi de la jungle

L'arrivée de la société Uber dans la région lausannoise a suscité des craintes, des débats et aussi un certain engouement. La particularité des services qu'elle offre est d'être, de prime abord, difficile à classer et à appréhender dans les cadres habituels. Cette modernité semble parfois lui assurer une large sympathie... Pourtant, la jolie étiquette d'*économie du partage* est trompeuse : loin de promouvoir la mise en commun, Uber ne fait qu'introduire par les interstices des règlements une concurrence brutale à côté de laquelle les cas de sous-enchère salariale qui défraient la chronique dans le secteur de la construction font pâle figure. Uber, ce n'est ni le covoiturage ni le partage : c'est une multinationale basée aux Etats-Unis qui ne paiera jamais un centime d'impôt en Suisse, qui prélève une commission extrêmement élevée au regard des coûts du service qu'elle propose, et qui a fait la preuve du fait qu'elle est disposée à utiliser tous les moyens en sa possession, légaux et illégaux, pour s'établir sur de nouveaux marchés¹.

Le service *uberPOP* a été introduit à Lausanne début 2015. Proposé par une entreprise californienne par l'intermédiaire d'une filiale sise aux Pays-Bas², il consiste à mettre en relation des chauffeurs proposant un transport en voiture avec des utilisateurs. Uber insiste sur le fait qu'elle ne fournit pas à proprement parler le service de transport mais se contente de mettre en relation des particuliers entre eux.

Après avoir été toléré car considéré comme permettant un simple covoiturage et ne relevant pas de la réglementation sur les taxis, le système a été, début juin, réévalué par le Comité de direction de l'association intercommunale pour le service des taxis de la région lausannoise. Celui-ci considère désormais, selon le communiqué paru le 9 juin, que la fourniture de courses en voiture contre rémunération constitue un service de taxis et est donc soumis au règlement intercommunal. Il faut relever que cette décision ne relève pas d'un changement des bases légales ou réglementaires, mais simplement d'un changement dans la manière d'appliquer des dispositions existantes.

Du point de vue politique, pour les soussignés, il n'y a pas lieu, aujourd'hui de défendre ou de rejeter de nouveaux services de taxis dans l'absolu. En revanche, il est impératif que tous les acteurs du marché du transport de personnes soient soumis aux mêmes règles. Celles-ci sont en pleine adaptation suite au jugement du Tribunal cantonal sur le trop faible taux de roulement des autorisations. D'autres points des dispositions applicables, en l'occurrence le règlement intercommunal sur le service des taxis (RIT), méritent cependant d'être revus et modernisés. Par ailleurs, comme dans tous les secteurs d'activité, il y a lieu de protéger les travailleurs contre une sous-enchère salariale dont le système *uberPOP* fait, dans sa forme pratiquée à Lausanne au premier semestre 2015, clairement courir le risque. Enfin, l'impact sur la politique de mobilité et sur l'environnement de la politique menée dans les services de taxis doit être analysé.

¹ Voir notamment les cas avérés dans lesquels des agents travaillant pour Uber commandaient des courses chez une société concurrente (Lyft) dans l'unique but de convaincre les chauffeurs de changer d'affiliation en faveur d'Uber.

² « *Uber Besloten vennootschap* », société domiciliée à Amsterdam, qui est aussi le for juridique de toute procédure qu'un client lausannois souhaiterait mener à l'encontre de la société (bonne chance).

Nous soussignés agissons pour améliorer la réglementation du service des taxis et l'application égale et équitable de ces règles selon les quatre principaux axes suivants :

1. **Clarifications des règles :** parmi les obligations pour obtenir un « carnet de conducteur de taxi » figure toujours la connaissance de la topographie locale, une exigence devenue obsolète avec les moyens de repérage et de guidage moderne (appareils GPS). De même, aujourd'hui, le titulaire d'un carnet de conducteur est censé le déposer spontanément en cas d'arrêt de son activité durant deux mois. Cette règle mérite d'être réévaluée. Dans le sens inverse, une centrale n'est aujourd'hui aucunement responsable de l'état d'assurance du véhicule et de son chauffeur : celui qui commande une course par uberPOP ou un autre central reçoit l'impression trompeuse d'un service clair et uniforme, alors que rien ne garantit qu'il sera correctement couvert en cas d'accident et qu'Uber renvoie la qualité des services fournis « entièrement [à] la responsabilité du transporteur » selon ses conditions générales.
2. **Conditions de travail :** les efforts en vue de la conclusion d'une convention collective globale dans le secteur des taxis doivent se poursuivre même si la situation semble aujourd'hui difficile. Simultanément le règlement intercommunal doit, pour les prestations effectuées par les titulaires d'autorisation B et C, fixer des fourchettes de tarifs (dans l'esprit d'établir par ce biais des repères semblables aux « salaires usuels » utilisés pour définir la sous-enchère salariale dans les secteurs non conventionnés, dans le cadre des mesures d'accompagnement de la libre circulation des personnes). La proportion minimale du chiffre d'affaires revenant aux chauffeurs est également un repère à fixer.
3. **Amélioration du fonctionnement de la centrale des taxis A :** aujourd'hui, l'application smartphone de la centrale Taxi Services ne fonctionne pas aussi bien qu'on pourrait le souhaiter. Il n'existe pas non plus de système permettant de payer en enregistrant une seule fois sa carte de crédit sur un site Internet ou en chargeant à l'avance un compte personnel virtuel. Ces possibilités doivent être introduites, de même que des possibilités d'enregistrement de plaintes ou de suggestions d'amélioration.
4. **Intégration des taxis dans la politique de mobilité et de l'environnement :** le covoiturage au sens classique peut contribuer à réduire le nombre de voitures stationnées et le trafic en ville. L'un des effets potentiels d'une offre de taxis à prix cassés présentée sous l'étiquette trompeuse du covoiturage est inverse : alors que la part des transports publics dans le total des déplacements augmente à Lausanne de façon continue depuis plusieurs années, une baisse soudaine des prix, alliée à une interface attrayante et pratique, peut favoriser un retour de l'utilisation des transports en commun vers le trafic motorisé. Un abaissement ciblé, par exemple pour les étudiants, des tarifs des transports en commun et un développement de leur offre sont de meilleures solutions que la création d'une nouvelle offre motorisée à prix cassés. Enfin, le système des autorisations en vigueur pour les taxis doit être modifié pour favoriser les véhicules propres et peu bruyant, voire rendre obligatoire le respect des meilleures normes environnementales pour les nouveaux véhicules, comme s'y engagent depuis des années les maires de nombreuses grandes villes.

Magali Crausaz (POP)
Benoît Gaillard (PS)
Léonore Porchet (Les Verts)