Ni pour ni contre Uber, mais il faut de nouvelles règles : Uber met les taxis en effervescence en Suisse romande : quelle régulation? (1/2)

Autor(en): **Danesi, Marco**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **- (2015)**

Heft 2086

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1017354

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Suisse pousse très loin la liberté de choix du corps électoral: pas de listes bloquées qui imposent au corps électoral la présélection opérée par les partis. Au contraire, le citoyen peut ajouter sur sa liste les noms de candidats d'autres partis (panachage), biffer (latoisage) et cumuler des noms au gré de ses préférences.

Pourtant, cet idéal proportionnel souffre d'un vice rédhibitoire. En cause le découpage des circonscriptions, qui épouse les frontières cantonales. Dix-neuf cantons sur 26 disposent de moins de 10 sièges au Conseil national, treize de moins de 6 sièges et six d'un seul siège.

Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral (ATF 131 I 74), un quorum naturel de plus de 10% – il faut plus de 10% des voix exprimées pour obtenir un siège – n'est pas conforme au scrutin proportionnel. Cette jurisprudence concerne bien sûr les cantons et les communes. Par analogie, on peut en conclure que le mode d'élection du Conseil national n'est pas conforme à la Constitution fédérale.

Concrètement, le citoyen d'un canton peu peuplé, partisan d'un petit parti, devra porter son choix sur un des partis ou le parti dominant, faute de quoi sa voix sera perdue. Ou alors il s'abstiendra. Dans tous les cas, sa liberté de vote ne sera pas respectée.

La structure fédérale du pays a conduit à une représentation strictement égale des cantons au sein du Conseil des Etats. Le Conseil national, chambre du peuple, est censé refléter la diversité politique du corps électoral. Ce n'est pas le cas.

Pourtant une solution simple existe, qui préserve la dotation en sièges des cantons tout en respectant l'expression fidèle et sûre de la volonté du corps électoral. Il s'agit de la méthode dite double Pukelsheim, en vigueur dans les cantons de Zurich, Argovie et Schaffhouse.

Les 200 sièges du Conseil national seraient attribués entre les partis proportionnellement aux voix obtenues sur l'ensemble du territoire suisse, chaque canton conservant le nombre de sièges qui lui revient en fonction de sa population. Cette méthode implique dans quelques cas un transfert de voix d'un canton à l'autre, un petit parti pouvant décrocher un siège au détriment d'un parti plus fort dans le canton (mais ayant sur le plan national le nombre de sièges auquel il a droit) grâce à un transfert de voix obtenues dans d'autres cantons.

D'où les fortes réticences à adopter cette méthode, qui pourtant nous ferait enfin entrer dans l'ère des élections… nationales.

Ni pour ni contre Uber, mais il faut de nouvelles règles

Uber met les taxis en effervescence en Suisse romande: quelle régulation? (1/2)

Marco Danesi - 06 juillet 2015 - URL: http://www.domainepublic.ch/articles/27832

Sur les routes des villes romandes et suisses, les taxis établis vivent une période de fin de règne. L'arrivée d'un concurrent d'un type nouveau, la plateforme numérique californienne Uber, exacerbe leurs difficultés. Car l'essor des transports publics ainsi que les chauffeurs pirates leur disputent déjà les clients et réduisent les chiffres d'affaires.

Face au danger, les corporations cherchent à conserver leurs prérogatives. Jusqu'à se bagarrer entre elles.

En réalité, il vaudrait mieux revoir radicalement l'organisation actuelle plutôt que de tenter d'éliminer le nouveau venu. Uber offre l'opportunité de fixer des

nouvelles règles qui pourraient améliorer les conditions de travail des conducteurs ainsi que le service fourni, souvent décrié.

Aujourd'hui, à Genève et à Lausanne, deux catégories de taxis se partagent les chaussées. L'une, soumise au *numerus clausus*, bénéficie de l'autorisation d'utiliser des emplacements mis à disposition par les municipalités. Une centrale d'appel commune distribue les courses. Parmi ces chauffeurs, on compte des salariés et des indépendants.

Le deuxième groupe, par contre, ne peut pas stationner sur le domaine public ni charger en chemin. Les conducteurs, rassemblés dans des coopératives ou indépendants, sont contraints de travailler sur appel. Ces derniers contestent depuis longtemps ces restrictions. Les conflits sont quotidiens.

Uber trouble cette répartition du marché (DP 2067). Le nouvel acteur, grâce à la puissance des nouvelles technologies court-circuite les réseaux établis et les centrales d'appel officielles. Il propose, pour l'heure, des tarifs avantageux. La simplicité d'usage de l'application web fait le reste.

Dès l'arrivée de la plateforme, les taxis en place ont manifesté leur hostilité. Elle a en revanche suscité l'enthousiasme des usagers.

Du coup, les autorités sont appelées à intervenir, voire à légiférer. D'un côté, on réclame l'interdiction pure et simple d'Uber si l'entreprise ne se conforme pas aux règles en vigueur. De l'autre, on plaide en faveur d'un nouveau cadre légal qui intègre la plateforme. Enfin, certains militent pour un régime concurrentiel sans trop d'entraves.

En terre vaudoise, et surtout dans la région lausannoise, on se veut intraitable. L'association intercommunale qui gère les taxis exige que Uber se conforme aux règlements en place. A défaut, le service dit de *«covoiturage»* non professionnel lancé en 2014 sera déclaré illégal. Mais, conscients de l'impasse, la gauche et les Verts majoritaires au Conseil communal de Lausanne sont disposés à revoir quelque peu le régime en vigueur.

Dans le canton de Genève, le conseiller d'Etat PLR Pierre Maudet envisage une nouvelle loi instituant une seule catégorie de taxis, notamment. Après quelques hésitations, le magistrat a opté pour une approche pragmatique. Il a en effet décidé de saisir cette opportunité pour moderniser un secteur victime de luttes intestines, des attaques des chauffeurs clandestins et qui souffre d'une mauvaise réputation.

Ainsi, à Genève comme à Lausanne, voire dans le reste du monde, on tente d'échapper à l'alternative *«pour ou contre Uber»*. Même si pour l'heure les adversaires de la société californienne recourent volontiers aux tribunaux pour contrer son expansion.

Mais tôt ou tard le changement de cadre légal deviendra inévitable. Cadre légal qui devra être susceptible d'intégrer Uber comme tout autre nouvel acteur du secteur. En Suisse, cette tâche relève des cantons.

On devrait supprimer, notamment, les différentes autorisations d'exercer là où elles existent. Il n'y aurait plus qu'une seule catégorie. Les taxis se partageraient un nombre contingenté de concessions. Les collectivités publiques fixeraient la quantité en fonction des besoins. Ces permis donneraient également accès aux stationnements mis à disposition par les communes.

A leur tour pour être admises sur le marché, les centrales d'appel ou les plateformes Internet devraient respecter quelques règles. Celles-ci pourraient faire l'objet d'une convention collective de travail avec les chauffeurs de taxi affiliés à l'une ou l'autre de ces sociétés. Il y serait question de rémunération, de temps de travail, de formation, de standards de qualité, de sécurité, d'assurances, etc.

Le secteur, sans céder à une libéralisation totale, serait cependant plus ouvert qu'aujourd'hui et offrirait des meilleures conditions d'emploi aux conducteurs.