Zeitschrift: Domaine public

Herausgeber: Domaine public

Band: - (2015)

Heft: 2086

Artikel: Une clause du besoin pour les taxis, vraiment? : Uber met les taxis en effervescence en Suisse romande : quelle régulation? (2/2)

Autor: Imhof, Pierre

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1017355

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 11.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Une clause du besoin pour les taxis, vraiment?

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

Pierre Imhof - 06 juillet 2015 - URL: http://www.domainepublic.ch/articles/27836

Les moins jeunes s'en souviennent, même si l'époque est encore plus lointaine que les repas enfumés au restaurant: il n'y a pas si longtemps, le nombre de restaurants était, dans la plupart des cantons, réglementé sur la base d'une *«clause du besoin»*. Le motif en était, à l'origine du moins, la protection contre l'abus d'alcool. Mais cette clause servait surtout, au final, à protéger les établissements en place.

A quoi ressemblait cette époque? Il était pratiquement impossible de manger en sortant du cinéma ou du théâtre, toutes les cuisines fermant au plus tard à 21h. Toutes les cartes et tous les décors se ressemblaient, de même que les serveurs, le plus souvent grincheux dans leur costume noir et blanc. Le consommateur était le grand absent du système. La fin du contingentement a permis à une nouvelle offre attrayante de se développer, augmentant au final le chiffre d'affaires global de la branche.

Le régime des taxis est un peu à l'image de la clause du besoin: un accès limité à des autorisations de pratiquer, chèrement monnayées entre protagonistes, et quelques obligations qui n'ont jamais été garantes de qualité.
Uber n'offre pas forcément un meilleur service durant le transport. Mais le système a l'avantage d'être efficace: pas besoin d'attendre dix minutes pour se faire répondre que toutes les voitures sont occupées; et il est simple, surtout le débit direct de sa carte de crédit une fois la course achevée, qui évite de chercher sa monnaie coincé à l'arrière d'une voiture mal éclairée.

Uber n'a jamais revendiqué d'obtenir les mêmes avantages que les taxis *«officiels»*, soit le droit de disposer de stations sur le domaine public et d'utiliser les voies bus. Alors, pour quelle raison réglementer ce secteur davantage que d'autres professions, surtout qu'une clientèle semble y trouver son compte?

D'accord pour exiger un véhicule homologué – le système de contrôle existant semble suffisant – et un permis de conduire professionnel. On peut y ajouter quelques règles en matière d'assurances. Pour le reste, le client est capable de choisir entre une plateforme dont les chauffeurs se repèrent au GPS et une entreprise où chacun connaît par cœur les rues et ruelles les plus improbables. Et pas de nécessité de délivrer des autorisations de pratiquer: faire figurer ces obligations dans la loi, comme pour d'autres professions, est suffisant.

Il fut un temps où l'accès à toutes sortes de professions était fortement limité, des avocats aux ramoneurs. Les seuls à en payer les frais étaient les consommateurs.

Une déréglementation ne doit pas avoir simplement pour but de faire une place à Uber. Il faut redonner goût à l'initiative. Ainsi, la société californienne trouvera là où elle souhaite se développer des concurrents locaux suffisamment libres pour innover, et lui faire barrage grâce à une saine concurrence plutôt qu'en se basant sur des règles désuètes et protectionnistes.

La guerre contre Uber réunit taxis et dirigeants politiques d'un côté, chroniqueurs et reste du monde de l'autre, comme en témoignent de nombreux articles et chroniques. Les premiers sont actuellement gagnants à Genève, Lausanne et Paris. Mais leur combat s'apparente à une demande d'interdiction du courriel pour redonner du travail aux facteurs.