

Sauve qui peut Uber : traditions et profession bousculées : le point de vue des consommateurs

Autor(en): **Imhof, Pierre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

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

Heft 2067

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1017280>

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.

familiale ou personnelle, l'importance que nombre d'entre elles et eux accordent

explicitement aux relations interpersonnelles qui se sont

développées dans cet immeuble contribuent aussi à la qualité de cette publication.

Sauve qui peut Uber

Traditions et profession bousculées: le point de vue des consommateurs

Pierre Imhof - 28 janvier 2015 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/27173>

Partout où Uber débarque, en tout cas en Europe, c'est la même réaction: les chauffeurs de taxi se plaignent de ce nouveau concurrent présenté comme déloyal et les autorités prennent des mesures pour protéger une profession réglementée.

Les seuls que l'on n'entend pas sont les consommateurs... pourtant suffisamment nombreux pour que le service perdure et se développe. Si l'on en croit le [blog](#) d'Uber, la société a géré au niveau mondial un pic de 58 demandes par seconde lors de la nuit du nouvel an, alors que 100'000 personnes se seraient trouvées dans un véhicule Uber sur le coup de minuit.

Pour rappel, [Uber](#) est une société californienne offrant des services de transport de personnes via une application mobile. Celle-ci met en relation des demandeurs et des prestataires de services en empochant un pourcentage de la transaction au passage. Le prix - variable en fonction de l'offre et de la demande ainsi que du type de service demandé - est fixé d'avance et

débité d'une carte de crédit.

La réglementation des taxis, comme les fiches d'hôtel, appartient au monde du polar à la Simenon, où Maigret piste un malfaiteur en utilisant les chauffeurs et les concierges comme indics. Elle est tellement inscrite dans nos gènes que l'arrivée d'un nouvel acteur ne suscite aucune remise en question. On cherche plutôt, à Paris ou à Genève, comment exclure totalement ou partiellement ce trouble-fête en adaptant la réglementation. Sans se préoccuper non plus des dérives que celle-ci a encouragées et qui ont été insuffisamment combattues, telles ces licences émises à l'origine gratuitement, mais revendues plusieurs centaines de milliers d'euros en France, quelques dizaines de milliers de francs en Suisse.

Pourquoi les taxis sont-ils réglementés? Parce qu'ils utilisent le domaine public pour stationner (les stations), et qu'ils nécessitent un système de contrôle pour protéger le consommateur contre des chauffards, des véhicules en mauvais état et des chauffeurs

arnaqueurs profitant des touristes pour adapter leur tarif ou leur trajet.

Uber - ou d'autres sociétés du même genre - vient évidemment bousculer cette approche, la plupart de ces motifs étant rendus obsolètes par les avancées technologiques réunies pour créer un système nouveau. Grâce à la géolocalisation et à la réservation par application mobile, plus besoin de station ni d'une centrale par ville; la fixation du prix à l'avance évite les arnaques (ou les fait admettre par le client, le prix étant fonction de la demande); et le GPS permet désormais de fonctionner comme chauffeur sans connaître les moindres recoins de sa ville.

Bien sûr, Uber - ou les chauffeurs affiliés - profite des interstices d'une législation qui n'a pas évolué en même temps que nos Nokia devenaient des iPhone. A commencer par la définition d'une course de taxi... Car si celle-ci ne peut officiellement être fournie que par un chauffeur disposant d'une licence, la mise à disposition d'un véhicule

réservé à l'avance à un prix convenu est beaucoup moins réglementée. Il suffit de disposer d'une voiture reconnue pour ce genre de prestation et d'un permis de conduire idoine - formalités assez simples à remplir.

Bien sûr, les taxis fournissent un service nécessaire, le plus souvent dans des conditions

difficiles. Mais plutôt que de crier au tueur, autorités et entreprises feraient bien d'anticiper une évolution qui paraît inéluctable.

Le plus contrariant finalement chez Uber est qu'un pourcentage du prix des courses finisse dans les caisses d'une société californienne. Les entreprises de taxi, trop

occupées à se faire la guerre, en ont oublié de proposer à leurs clients des prestations qui auraient limité le succès de nouveaux acteurs. Par exemple, un système efficace de réservation sur application mobile utilisable aussi bien à Genève qu'à Lausanne ou Zurich. Avec indication du temps d'attente et du tarif de la course.