

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 052-2016
Type d'intervention: Interpellation
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2016.RRGR.264

Déposée le: 11.03.2016

Motion de groupe: Non
Motion de commission: Non
Déposée par: Imboden (Bern, Les Verts) (porte-parole)

Cosignataires: 0

Urgence demandée: Non
Urgence accordée:

N° d'ACE: 770/2016 du 22 juin 2016 22.06.2016
Direction: Direction de la police et des affaires militaires
Classification: -



Uber: conditions et implications dans le canton de Berne

La société Uber, fondée en 2009 à San Francisco, est un service en ligne qui met en relation les clients et clientes avec des chauffeurs professionnels mais aussi non professionnels. On peut commander un véhicule à l'aide de son téléphone portable. Les prix sont généralement plus bas que ceux pratiqués par les sociétés de taxis mais peuvent varier : si la demande augmente, les prix aussi. Uber propose différents services, comme UberX, UberPop et UberBlack.

La valeur en bourse d'Uber atteint désormais les 50 milliards de francs. La société est en proie à la critique dans le monde entier. On lui reproche régulièrement de ne pas respecter la loi sur le transport de voyageurs. Uber a eu plus d'une fois affaire à la Justice. Le directeur général d'Uber Zurich a annoncé que la société envisageait de s'étendre dans le canton de Berne (Bund, 10.4.2015).

Le Tribunal fédéral a récemment publié un arrêt intéressant. La question était de savoir si le service cantonal compétent avait eu raison d'interdire à Uber de proposer ses services sur le territoire du canton de Genève sans autorisation d'exploiter. Uber avait fourni des prestations de transport professionnel de personnes alors qu'il était de toute évidence au courant que son activité était soumise à une autorisation cantonale et bien que les autorités cantonales aient préalablement informé la société qu'en exerçant l'activité de transport professionnel de personnes sans

autorisation elle contrevenait à la loi genevoise sur les taxis et limousines. Le Tribunal fédéral a confirmé la position des autorités genevoises¹.

Le Conseil-exécutif est prié de répondre aux questions suivantes :

1. Le Conseil-exécutif sait-il si la société Uber souhaite proposer ses services dans le canton de Berne ?
2. La société Uber a-t-elle besoin d'une autorisation pour le faire, et si oui, quelles conditions doivent être remplies ?
3. Le canton de Berne peut-il interdire Uber sur son territoire ?
4. Que signifie le nouvel arrêt du Tribunal fédéral si Uber venait à proposer ses services dans le canton de Berne ?
5. Qu'impliquerait la présence d'Uber dans le canton de Berne pour les taxis ?
6. Comment pourrait-on protéger les conditions de travail et de rémunération des taxis ?
7. Comment empêcher la précarisation des conditions de travail des taxis ?

Réponse du Conseil-exécutif

Il convient d'abord de mentionner que ce sont les communes qui mettent en œuvre les prescriptions légales au sujet des taxis. Le canton n'accomplit pas de tâches directement. Ainsi, les services spécialisés des villes de Berne, Bienne et Thoun, principales concernées, ont été consultés pour la rédaction de la présente réponse.

Point 1

Après consultation des services spécialisés susmentionnés et du beco Économie bernoise, le Conseil-exécutif n'a trouvé aucun élément concret laissant à penser que l'entreprise Uber prévoit d'étendre ses activités au canton de Berne prochainement.

Point 2

Une autorisation est obligatoire pour la détention et la conduite de taxis (art. 3, al. 1, lit. b de la loi du 4 novembre 1992 sur le commerce et l'industrie, LCI; RSB 930.1). L'ordonnance du 11 janvier 2012 sur la détention et la conduite de taxis (ordonnance sur les taxis, OT; RSB 935.976.1) règle les conditions auxquelles une telle autorisation peut être délivrée. De nombreuses communes, parmi lesquelles les villes et agglomérations principalement concernées, ont en outre édicté des prescriptions complémentaires.

¹ http://relevancy.bger.ch/php/aza/http/index.php?lang=de&type=show_document&highlight_docid=aza://07-01-2016-2C_547-2015&print=yes

Point 3

La loi ne permet pas d'interdire à une entreprise donnée d'exercer ses activités. Par contre, elle permet d'infliger une amende pouvant atteindre 20 000 francs à quiconque fournit un service de taxis sans autorisation (art. 29, al. 1, lit. a LCI). Des actions civiles ou pénales sont également possibles en vertu de la loi fédérale du 19 décembre 1986 contre la concurrence déloyale (LCD; RS 241).

Point 4

L'arrêt du Tribunal fédéral évoqué traitait des questions de fait et de droit suivantes: en septembre 2014, Uber a commencé d'offrir un service de mise en relation avec des chauffeurs et chauffeuses à rétribuer, malgré l'avertissement des autorités genevoises selon lequel cette activité sans autorisation officielle n'était pas conforme à la loi cantonale sur les taxis et limousines. Puis, par décision du 30 mars 2015, lesdites autorités ont interdit à Uber d'exercer ses activités dans le canton et ont retiré l'effet suspensif à un éventuel recours. Uber a porté l'affaire devant la Cour de justice du canton de Genève, concluant, d'une part, à l'annulation de la décision en question et, d'autre part, au rétablissement de l'effet suspensif. Un tel rétablissement lui aurait en effet permis de continuer à offrir ses services jusqu'à ce que l'instance de recours statue sur le fond. Cette dernière a toutefois refusé de rétablir l'effet suspensif dans une décision incidente, que le Tribunal fédéral a confirmée par la suite, dans l'arrêt auquel l'interpellation fait référence. Ce dernier portait donc uniquement sur le rétablissement de l'effet suspensif du recours: le Tribunal fédéral ne s'est pas prononcé sur le fond et n'a pas déterminé si Uber peut proposer ses services de mise en relation à Genève sans être au bénéfice d'une concession pour taxis. C'est à la Cour de justice genevoise qu'il appartiendra de trancher cette question.

Point 5

Le Conseil-exécutif n'est pas en mesure de répondre à cette question en l'état actuel des choses. Les répercussions dépendraient en effet de différents facteurs. L'arrivée d'Uber sur le marché créerait probablement une nouvelle concurrence dans les services de taxis. Toute la question est de savoir quelle part de marché Uber serait en mesure de gagner: plus cette part serait importante, plus celle des autres compagnies déjà actives diminuerait et plus lourdes seraient les répercussions.

Point 6

Les services de taxis sont soumis à l'économie de marché, même si l'État les régule par le biais de diverses prescriptions légales (p. ex. règles du droit de la circulation routière en matière de transport de personnes à titre professionnel, règles applicables au repos des chauffeurs et chauffeuses de taxi, dispositions de la loi sur le travail pour les chauffeurs et chauffeuses salariés). Les communes, pour leur part, ont la possibilité d'influer sur les prix dans une certaine mesure, tout en contrôlant le respect des prescriptions susmentionnées, soit en cas de soupçon concret, soit de manière aléatoire. Elles n'ont toutefois aucune influence sur le salaire des chauffeurs et chauffeuses.

Point 7

Les marchés qui fonctionnent tendent en principe à s'autoréguler. Les communes s'assurent du respect des prescriptions légales en matière de travail et de commerce (cf. supra). Les infractions sont poursuivies pénalement ou par la police du commerce.

Destinataire

- Grand Conseil