

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 027-2017

Type d'intervention: Motion

Motion ayant valeur de directive: ☐

N° d'affaire: 2017.RRGR.76

Déposée le: 30.01.2017

Motion de groupe: Oui

Motion de commission: Non

Déposée par: pvl (Rudin, Lyss) (porte-parole)

Cosignataires: 0

Urgence demandée: Non

Urgence accordée:

N° d'ACE: 684/2017 du 28 juin 2017

Direction: Direction de la police et des affaires militaires

Classification: Non classifié

Proposition du **Adoption sous forme de postulat et classement**

Conseil-exécutif:



Ouvrir le marché des taxis à la concurrence

Le Conseil-exécutif est chargé d'adapter les bases légales du marché des taxis, de sorte à ce que les nouveaux modèles économiques ne soient pas freinés et que le droit du travail en vigueur soit respecté.

Développement :

Avec le développement d'Uber et d'autres prestataires, le marché des taxis est en pleine métamorphose. Les consommateurs et l'économie s'en réjouissent. Car pour que le canton de Berne puisse être compétitif, la concurrence doit être présente dans tous les secteurs. Dans l'état actuel des choses cependant, les communes sont libres de décider du sort réservé à leurs taxis. En raison de la mobilité accrue et des nouvelles possibilités techniques, cette situation est anachronique et doit par conséquent être modifiée. Beaucoup de consommateurs utilisent et combinent aujourd'hui plusieurs prestataires pour assurer leur mobilité, notamment avec le partage de véhicules, les transports publics ou même avec des applications, grâce auxquelles les taxis sont reliés à la mobilité intelligente. Cette nouvelle forme de mobilité présente un fort potentiel écologique et économique. Il ne s'agit pas là d'avantager l'un ou l'autre des prestataires, mais plutôt de

faire en sorte que tous les intervenants du marché soient à armes égales. La liberté des individus de choisir entre ces offres ne doit pas être entravée, tout en restant compatible avec le droit supérieur. Ainsi, la nouvelle base légale doit être développée de manière à concorder avec la loi fédérale sur le travail. Il faut en particulier définir dans quelle mesure les chauffeurs d'Uber et des prestataires du même type peuvent être soumis à un rapport de subordination et non pas considérés comme des indépendants.

Réponse du Conseil-exécutif

Le Grand Conseil s'est déjà penché sur le sujet du développement du numérique et sur les chances et les défis qu'il représente pour les entreprises et la clientèle à l'occasion des débats sur la motion 189-2016 de Meuron¹. Il avait alors abordé les thèmes de la mobilité et des services de taxis et s'était interrogé sur la compatibilité des bases légales qui les régissent avec les nouveaux développements technologiques. Dans sa réponse, le Conseil-exécutif était parvenu à la conclusion qu'il n'y avait pas lieu de modifier la législation pour le moment. Le Grand Conseil a pris connaissance de cette réponse lors de la session de mars 2017. Les aspects les plus importants en sont résumés et, si nécessaire, complétés ci-dessous.

Des parts essentielles de la vie économique sont régies par le droit fédéral, notamment le droit du travail et le droit des assurances sociales. Les cantons n'ayant pas compétence pour légiférer, il n'y a pas lieu de prendre des mesures à leur échelon. A la différence d'autres Etats, la Suisse connaît un système de prestations sociales qui englobe aussi bien les personnes salariées que les indépendants. L'attribution d'une activité à l'une ou l'autre de ces catégories s'effectue au cas par cas, sur la base de différents critères. Il ne serait ni possible ni pertinent de créer des catégories figées. Les critères de délimitation actuels se fondent sur des considérations économiques et permettent d'établir un classement approprié des nouvelles formes de travail.

En matière de taxis, le droit fédéral contient des dispositions applicables aux chauffeurs et à l'équipement des véhicules. Dans le canton de Berne, les services de taxis sont régis par l'ordonnance du 11 janvier 2012 sur la détention et la conduite de taxis (ordonnance sur les taxis, OT ; RSB 935.976.1), laquelle se fonde sur la loi du 4 novembre 1992 sur le commerce et l'industrie (LCI ; RSB 930.1). En vertu de l'article 3, alinéa 1, lettre *b* LCI, la détention et la conduite de taxis sont soumises à autorisation. Les communes peuvent édicter des dispositions complémentaires au droit cantonal. La réglementation cantonale se limite à des aspects de police économique. Ces prescriptions s'appliquent à tous les prestataires de services de taxis, quelle que soit la manière dont ils proposent leurs prestations (p. ex. via une application) et la forme de leur entreprise. La loi fédérale du 6 octobre 1995 sur le marché intérieur (LMI ; RS 943.02), qui garantit l'accès au marché à tous les prestataires, exerce une influence décisive sur la mobilité des prestations de taxis au-delà des frontières communales et cantonales. Partant, il n'est pas nécessaire d'adapter la base légale figurant dans la LCI, ni l'OT.

Destinataire

- Grand Conseil

¹ [M 189-2016 de Meuron: Economie collaborative: qu'en pense le canton?](#)