

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

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

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

Heft 2086

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1017355>

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.

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.