

Interpellation Jean Tschopp et consorts – Uber bénéficie-t-elle d'un régime d'impunité ?
(16_INT_513)

Texte déposé

Uber chamboule l'univers des transports de personnes. Parmi les services proposés, l'offre la plus controversée est sans doute sa version UberPOP. Ce service permet à des particuliers, sans autorisation professionnelle, d'effectuer des courses à l'aide de voitures de tourisme sans tachygraphe ni enseigne lumineuse. A Lausanne, les chauffeurs UberPOP seraient près de 150. Beaucoup de ces chauffeurs sont, par ailleurs, au chômage ou à l'aide sociale.

Au plan fédéral, il existe une Ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes (OTR 2). Son champ d'application s'étend aux transports de personnes à titre professionnel. Une course est professionnelle, si elle intervient de manière régulière — au moins deux fois en moins de seize jours — dans le but de réaliser un profit économique (prix de la course supérieur au coût du véhicule et à l'indemnisation des dépenses du conducteur ; art. 3 al. 1bis OTR 2). A ce jour, le Service de l'emploi n'a toujours pas statué sur ce point. Pourtant, la régularité des courses n'est pas contestée. Uber perçoit 30 % de frais de service sur chaque course UberPOP. Le prix de base d'une course est de 3 francs, auxquels s'ajoutent 1.35 franc par kilomètre et 0.30 franc par minute moyennant 6 francs en cas d'annulation. La régularité et le profit économique généré par Uber et par les chauffeurs UberPOP indiquent qu'il s'agit bien de transports de personnes à titre professionnel.

Différents règlements communaux et intercommunaux sont en vigueur dans les régions de Morges, Lausanne, Nyon, Vevey Riviera et d'Yverdon-les-Bains. Le Règlement intercommunal sur les taxis (RIT) de l'arrondissement de Lausanne prévoit différents types d'autorisations personnelles et intransmissibles, assorties d'une série d'obligations¹. Or, aucun des chauffeurs UberPOP n'est au bénéfice d'une quelconque autorisation. UberPOP viole ainsi ouvertement le droit en vigueur. Le 7 mai 2015, ce règlement a été révisé. Bien qu'Uber Switzerland GmbH ait attaqué cette révision, la Cour constitutionnelle a jugé la requête, pour l'essentiel, irrecevable par arrêt du 27 avril 2016².

L'absence d'autorisation des chauffeurs UberPOP, le non-paiement des charges sociales et les tarifs pratiqués constituent une concurrence déloyale aux services de taxis autorisés. Cette concurrence déloyale expose tous les chauffeurs de la branche à des risques de sous-enchère salariale.

Le canton est tenu d'examiner les dénonciations mettant en cause ces concurrences déloyales en violation de l'OTR 2³. Cependant, les corps de police n'ont que difficilement accès aux téléphones portables des chauffeurs UberPOP pour démontrer la régularité de leurs courses. Une autre complication réside dans le manque d'indications, par l'Etat de Vaud, des niveaux de prix à partir desquels un profit économique est généré.

Au vu de ce qui précède, le député soussigné a l'honneur d'adresser les questions suivantes au Conseil d'Etat, qu'il remercie d'ores et déjà pour ses réponses :

1. a. Les services offerts par UberPOP constituent-ils des courses professionnelles au sens de l'OTR 2 ?
b. Comment les autorités fiscales, les Caisses chômage et les Services sociaux considèrent-ils les revenus générés par UberPOP ?
2. a. Des dénonciations ou des plaintes pénales sont-elles en cours d'examen auprès du Ministère public en lien avec l'activité déployée par UberPOP pour violation de l'OTR 2, de règlements communaux et intercommunaux sur les services de taxi ou d'autres normes légales ?
b. Des sanctions pénales ont-elle été prononcées en lien avec l'activité déployée par UberPOP pour violation de l'OTR 2, de règlements communaux et intercommunaux sur les services de taxi ou d'autres normes légales ?

¹ Ce règlement s'applique aux communes d'Epalinges, Lausanne, Prilly, Pully, Renens, Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens, Belmont-sur-Lausanne, Paudex, Le Mont-sur-Lausanne et Bussigny-près-Lausanne (art. 1 RIT).

² Arrêt de la Cour constitutionnelle du 27 avril 2016 (CCST.2015.0002).

³ Art. 31 OTR 2 ; voir aussi : art. 96 ad art. 78-80 RIT.

3. UberPOP est-elle une concurrence déloyale aux services de transport de personnes ?
4. Quand le projet de loi ou de réglementation cantonale sur le service de transport de personnes en réponse au postulat Mathieu Blanc (15_POS_131) sera-t-il mis en consultation ?

Lausanne, le 10 mai 2016.

Souhaite développer.

*(Signé) Tschopp Jean
et 36 cosignataires*