



## Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Question Chardonnens Jean-Daniel  
**Taxis UBER à Fribourg**

2020-CE-139

### I. Question

Les professionnels du taxi sont inquiets face à l'arrivée du géant américain UBER. Cette entreprise a déjà créé la polémique dans d'autres cantons dont celui de Genève qui attend une décision de justice quant à son interdiction sous sa forme actuelle.

Dans sa communication UBER annonce vouloir utiliser des taxis et des professionnels existants tout en leur prélevant une commission de 25 %.

Sachant que le marché du Taxi est déjà très difficile, il est peu probable que les professionnels jouent le jeu d'UBER puisqu'ils risquent de perdre leurs fidèles clients et ainsi détruire leurs propres marchés.

Par supposition, si UBER se retrouve sans partenaires ou décide de changer de stratégie lorsque son activité à Fribourg se sera banalisée, la firme pourra être tentée d'utiliser des chauffeurs privés ou des chauffeurs de VTC indépendants (simple voiture de tourisme avec chauffeur) selon les habitudes de l'entreprise.

Pour un tel scénario, l'OTR 2 doit être appliqué (ordonnance sur la durée du temps de travail et du repos des conducteurs professionnels, ceci tout en tenant compte des autres activités professionnelles lorsqu'il s'agit de chauffeurs occasionnels). Or, tous ces véhicules sont difficiles à identifier et à contrôler par la police puisqu'ils ne revêtent pas le sigle des taxis habituels.

D'autres questions importantes sont également ouvertes concernant les charges sociales, les tarifs officiels, les taxes et les concessions par exemple. Pour y répondre, certains cantons se sont déjà dotés d'une loi afin que la concurrence reste saine et loyale.

Compte tenu de ce qui précède, je remercie le Conseil d'Etat de répondre à la question suivante :

Afin d'assurer une équité entre tous les acteurs, est-il prévu de créer une loi pour régir les taxis, par exemple dans la future nouvelle loi sur la mobilité ?

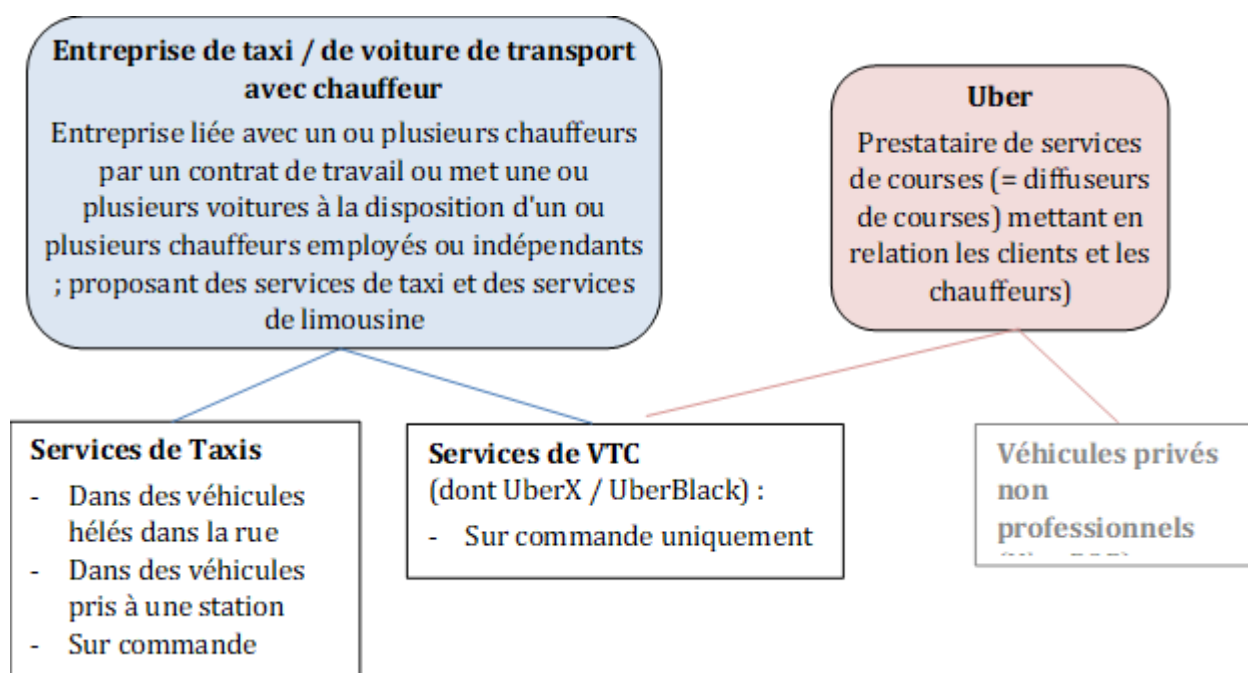
*8 juillet 2020*

## II. Réponse du Conseil d'Etat

En préambule, il convient de donner un bref aperçu des différents services proposés dans ce domaine ainsi que l'état de leur réglementation actuelle.

Par services de taxi on entend en principe tout service de transport professionnel contre rémunération, disposant d'un droit d'usage accru du domaine public lui permettant de s'arrêter aux stations de taxis dans l'attente de clients, d'utiliser des voies ou places notamment réservées au transport par taxi ainsi qu'un droit à une enseigne lumineuse « taxi » fixée sur le toit. Les services de taxi se distinguent des services de transport professionnel de personnes en VTC (véhicules de transport avec chauffeur), appelées aussi « limousines ». Ces services sont mis à disposition par commande ou réservation préalable, contre rémunération, et ne bénéficient pas de l'usage accru du domaine public ni du droit à l'enseigne « taxi ». Les services de taxi et les services dits de limousine peuvent, les deux, effectuer des courses sur demande, mais les courses sur commande réalisées par des services de limousine sont souvent moins strictement réglementées que les courses effectués par les taxis dans des véhicules pris à une station ou hélés dans la rue. Dans de nombreux cas, ils ne sont pas soumis à une réglementation hormis les dispositions fédérales au transport professionnel des personnes.

Ces services se distinguent de ceux offerts par l'entreprise Uber. Cette dernière opère comme prestataire de courses sur commande dans différentes grandes villes de Suisse. Toutes les prestations, de la commande du véhicule au paiement de la course, s'effectuent via une application smartphone. L'entreprise ne possède aucun véhicule et indique n'employer aucun chauffeur ; elle se charge de mettre en relation chauffeurs et clients et facture un montant pour sa prestation. Il s'agit d'activité d'intermédiaire. Uber offre trois types de services : UberX, UberBlack et UberPOP. Les deux premiers services ne se distinguent quasiment pas. Il s'agit de courses sur commande effectués dans un véhicule prévu, en premier lieu, pour une utilisation professionnelle. En revanche, l'offre UberPOP met uniquement les clients en relation avec des chauffeurs privés non professionnels (offre de particulier à particulier) et les courses se font dans des véhicules privés non identifiés. Cette dernière offre n'est pas proposée en Suisse.



Sur le plan des principes, le Conseil d'Etat soutient le fait que l'économie suisse soit un marché libre et concurrentiel. Uber est présent à Fribourg sur le marché de transport de passagers et celui de la livraison de repas à domicile (Uber Eats). Uber est en concurrence avec les entreprises traditionnelles de taxi et d'autres entreprises de VTC. Actuellement, dans le canton de Fribourg, son marché géographique se concentre essentiellement dans la capitale.

Plusieurs publics-cibles utilisent particulièrement cet outil numérique pour leurs déplacements, notamment la clientèle d'affaires, les hôtes internationaux et la jeunesse. D'un point de vue touristique, cette évolution de la mobilité ne peut donc être ignorée.

Cette concurrence présente toutefois un réel défi pour les entreprises traditionnelles. La branche des taxis se montre très solidaire, mais est mise peu à peu devant la nécessité de s'adapter, en termes de modernisation de la flotte de véhicules ou d'adoption de nouveaux modèles de tarification, tels que le *dynamic pricing*.

D'un point de vue législatif, le secteur des taxis et transport en VTC n'est pas réglementé au niveau fédéral, hormis la loi sur le marché intérieur (LMI), qui s'applique également à ce secteur, ainsi que diverses dispositions fédérales en lien avec le transport professionnel de personnes. Sa réglementation incombe principalement aux cantons, respectivement aux communes.

Le député Chardonnens évoque dans sa question que d'autres cantons ont réglementé ce secteur. C'est le cas par exemple du canton de Zurich qui a élaboré une loi sur les services de taxi et de limousines, appelée « Gesetz über den Personentransport mit Taxis und Limousinen ». La loi a été adoptée le 9 février 2020, suite à un référendum facultatif, par le peuple. L'entrée en vigueur n'est pas encore connue étant donné que la rédaction du règlement est encore en cours. Cette loi fixe des exigences générales pour l'autorisation des taxis et des VTC, dites « limousines », pour tout le canton. L'administration cantonale est nouvellement responsable pour délivrer les autorisations ainsi que pour exécuter les procédures s'y référant. La diffusion de courses (« Vermittlung von Fahraufträgen ») avec des taxis ou des limousines n'est désormais autorisée que si les chauffeurs sont habilités à transporter des personnes à titre professionnel. Par conséquent l'offre UberPOP, qui met les clients en relation avec des chauffeurs privés non professionnels (offre de particulier à particulier), est exclue. De plus, la nouvelle loi prévoit l'obligation de tous les chauffeurs de transports professionnels de personnes d'immatriculer et de munir les véhicules avec une vignette. La loi entend ainsi renforcer le contrôle sur les activités d'Uber et garantir une concurrence loyale entre les taxis et la plate-forme numérique de transports avec chauffeur.

D'autres exemples de loi sont celle du canton de Genève (loi du 13 octobre 2016 sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC, RSG H 1 31)) et celle du canton de Vaud (loi du 31 mai 2005 sur l'exercice des activités économiques (LEAE, RSV 930.01), dont la révision est entrée en force le 1<sup>er</sup> mars 2020). La loi genevoise, en particulier, contient de nombreuses dispositions applicables aux diffuseurs de courses comme Uber.

La législation cantonale fribourgeoise actuelle ne contient quant à elle pas de loi en la matière. Il n'existe qu'une seule disposition. Il s'agit de l'art. 11 lit. a de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LALCR) qui prévoit que les communes sont compétentes pour autoriser l'exploitation d'entreprises de taxis qui occupent le domaine public communal, sous réserve de la législation sur le domaine public; elles édictent à ce sujet un règlement et le soumettent pour approbation à la Direction[de la sécurité et de la justice] [...].

Par conséquent, les communes sont actuellement compétentes pour autoriser l'exploitation d'entreprises de taxis qui occupent le domaine public communal. Les services de limousine ainsi que les « diffuseurs de courses » tels que Uber ne sont en revanche pas réglementés au niveau cantonal. Il conviendrait donc d'introduire une nouvelle base légale cantonale pour le transport de personnes en taxi et en limousine.

Conformément à la volonté du législatif, exprimée dans la motion 2017-GC-50 « Une nouvelle loi sur la mobilité », le projet de loi sur la mobilité, actuellement en cours de traitement au Grand Conseil, a pour ambition de traiter la mobilité dans son ensemble, y compris le transport de personnes, par exemple en transports publics (transport professionnel effectué de manière régulière et selon un horaire). Il a dès lors paru cohérent d'y intégrer également le transport de personnes en taxis et en voitures VTC.

La section 7 du projet traite des activités de transport de personnes à titre professionnel en taxi et en limousine ainsi que des activités d'intermédiaire entre chauffeur et clients, dans un but d'assurer une égalité de traitement entre les différents acteurs et de permettre un contrôle de ces activités. Il est proposé d'introduire un régime d'autorisations des activités des taxis et limousine ainsi que des activités d'intermédiaire, qui mettent en relation un chauffeur avec un client ou une entreprise de taxi au moyen d'un support téléphonique, électronique ou autre. L'art. 188 du projet introduit l'obligation pour le chauffeur de taxi de se munir d'une carte de taxi ainsi que d'une autorisation de véhicule de taxi pour son véhicule. De plus, les communes peuvent prévoir une autorisation de stationnement de taxi afin de permettre aux taxis d'utiliser de manière accrue, respectivement exclusive, le domaine public communal. L'alinéa 2 introduit l'obligation pour le chauffeur d'une limousine de se munir d'une carte de limousine ainsi que d'une vignette pour son véhicule. Finalement, toute activité d'intermédiaire entre les clients et les chauffeurs ou les entreprises de taxis, telle que les services offerts par la société Uber, nécessite une autorisation de diffuseur de course.

Il est également proposé d'introduire des règles d'exploitation dont font parties l'obligation d'afficher la carte de taxi ou de limousine dans le véhicule de manière visible, l'obligation de la tenue d'un journal de bord si le véhicule n'est pas équipé d'un tachygraphe, l'obligation de déterminer les tarifs à l'avance et de les afficher dans les taxis ainsi que l'obligation pour les diffuseurs de courses de tenir un registre des véhicules utilisés et de prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité sociale des chauffeurs et veillent à ce que les chauffeurs respectent leurs obligations d'exploitation.

A noter qu'une introduction de tarifs officiels, tels que proposé par le député Jean-Daniel Chardonens, n'a pas été retenue. Une réglementation sur les tarifs fixes violerait en effet selon la jurisprudence fédérale la liberté économique. Seule la fixation de tarifs maximums est admissible. Toutefois, ces derniers doivent uniquement servir à la protection des clients d'abus. Ils ne peuvent pas être motivés par des raisons de politique économique.

Finalement, il est proposé de transférer à l'Etat la compétence pour octroyer les autorisations en la matière, ainsi que pour prononcer les mesures administratives et pénales, à l'exception de l'autorisation de stationnement de taxi sur le domaine public communal, afin d'assurer une égalité de traitement sur l'entier du territoire fribourgeois.

*28 septembre 2021*