



Réponse de la Municipalité à l'interpellation de M. Daniel Dubas et consorts déposée le 19 mai 2020

« Quelle politique municipale pour encadrer les services de livraison de plats à domicile ? »

Lausanne, le 24 septembre 2020

Rappel de l'interpellation

« Depuis deux ou trois ans, des sociétés de plateforme comme Smood, Uber Eats ou eat.ch, auxquels s'ajoutent des livreurs « classiques » de pizzas ou de spécialistes de différentes régions du monde, se livrent une concurrence exacerbée pour la livraison de plats de nombreux restaurants « partenaires » aux consommatrices et consommateurs dans les quatre coins de la ville. Il s'agit souvent – mais pas exclusivement – de restaurants faisant partie de chaînes ou franchises de « fast food ». Ces sociétés font livrer – par des privés roulant en voiture, à moto ou à vélo – des plats commandés en ligne.

La croissance de cette tendance semble suivre une courbe exponentielle, tout particulièrement dans le contexte de la crise liée au COVID-19 et la fermeture temporaire des restaurants aux clients « physiques ». Et il est fort à parier que la tendance des commandes de plats en ligne va se renforcer encore davantage ces prochaines années.

Dès lors, de nombreuses questions se posent par exemple en termes de concurrence avec les restaurateurs « traditionnels », de conditions de travail précaires pour les livreurs occasionnels, de commissions excessives aux dépens des restauratrices et restaurateurs ainsi que des travailleuses et travailleurs ¹, de déchets supplémentaires, de congestion du centre-ville, de pollution engendrée par les déplacements en voiture et à moto (air et bruit) ou encore d'utilisation des infrastructures publiques par les livreuses et livreurs à vélo, soit en transports publics pour remonter la pente, soit par des vélos en libre-service ainsi utilisés professionnellement.

Il est vrai aussi que ces livreuses et livreurs en nombre croissant – parfois encore avec un permis d'élève conducteur – roulent souvent de façon rapide, voire même agressive, ce qui pose des questions de sécurité routière. Ces personnes respectent souvent assez peu les règles en vigueur concernant le stationnement et certains roulent régulièrement dans les zones piétonnes, par exemple pour rejoindre facilement le restaurant pour lequel elles ou ils livrent ».

¹ La ville de New-York City vient par exemple d'imposer un maximum de 15% de commission pour les sociétés de plateforme, montant qui peut aujourd'hui monter jusqu'à 30% dans certains cas ».

Préambule

Avec la crise du COVID-19 et la fermeture temporaire des restaurants, les plateformes de livraison à domicile ont offert à de nombreux établissements la possibilité de maintenir une petite activité et ils ont été nombreux à s'inscrire auprès de Smood, Uber Eats, Takeway ou Eat. Ces prestataires sortent donc renforcés de la crise. En termes de prix de livraison, les frais sont variables et flexibles en fonction du prestataire et selon le mode de prise en charge de la livraison.

Il règne autour des livreurs de repas à domicile une certaine opacité sur les conditions de travail. Pour certains prestataires, notamment Smood et Takeaway, les livreuses et livreurs ont un statut d'employé·e·s au contraire de Uber Eats, où ils sont considéré·e·s comme indépendant·e·s.

De nombreuses interventions parlementaires ont déjà été effectuées en Suisse sur ce sujet ou sont pendantes. Ainsi, l'interpellation « Livraisons de repas à domicile : une « ubérisation sur le dos des travailleurs·euses et des entreprises respectueuses de leurs employé·e·s ? », déposée le 10 décembre 2019 par les députés MM. Alexandre Démétriadès et Gilles Meystre et renvoyée au Conseil d'Etat le 17 décembre 2019, n'a pas encore reçu de réponse. Cette interpellation demande notamment si les entreprises actives dans la livraison de repas à domicile sont soumises à la loi sur le travail (LTr) ainsi qu'à la loi sur l'assurance-vieillesse et survivants (LAVs) et si des contrôles systématiques ont été effectués en 2019.

Réponse aux questions posées

La Municipalité répond comme suite aux questions posées :

Question 1 : La Municipalité partage-t-elle l'avis que le développement exponentiel des livraisons de plats à domicile en ville pose problème ?

La Municipalité partage en partie les inquiétudes de l'interpellateur, en particulier s'agissant de la situation des livreurs qui ne sont pas au bénéfice d'un contrat de travail, mais estime ne pas disposer encore d'un recul suffisant pour porter un jugement général sur ce phénomène. Par manque de données, il est par exemple difficile de se prononcer sur les effets économiques globaux de cette évolution pour le domaine de la restauration, ou d'en déterminer les effets en termes d'augmentation de la circulation motorisée ou de modes de déplacement doux.

Question 2 : Estime-t-elle nécessaire de réglementer davantage les services proposés par ces sociétés de livraisons de plats) ? Si oui, dans quel domaine, et avec quelle marge de manœuvre pour la ville ?

Si l'activité de taxi et celle de transport de personnes exigent des autorisations et permis spécifiques, la livraison de marchandises et de plats préparés par des restaurants ne requiert aucune autorisation spécifique préalable.

La réglementation des obligations en matière de véhicules motorisés, de code de la route ou de stationnement paraît suffisante et ne pose pas de difficultés d'application particulière.

S'agissant cependant du statut juridique des sociétés issues de l'économie de plateforme, de nombreux recours sont actuellement traités par les tribunaux. Il est à craindre qu'il faudra attendre des arrêts du Tribunal fédéral pour que les autorités aient des pratiques uniformes.

A cet égard, la Municipalité a suivi avec attention les développements genevois.

Par décision du 11 juin 2019, l'Office cantonal de l'emploi du Canton de Genève (OCE) a en effet considéré que les activités d'Uber Eats via sa plateforme relevaient de la location de service.



Saisie d'un recours de la part d'Uber Eats, la Chambre administrative de la Cour de justice genevoise a confirmé la décision de l'Office cantonal de l'emploi (OCE) de catégoriser Uber Eats comme une société de location de services, le 29 mai 2020. Un jugement qui vient à considérer les livreuses et livreurs de la firme comme des employés et non comme des indépendants. Désormais Uber Eats devrait donc se conformer à la loi sur le travail et à la convention collective de la location de services, mais cette société a déposé un nouveau recours auprès du Tribunal administratif fédéral avec une demande d'effet suspensif jusqu'à droit connu.

Le Tribunal administratif fédéral n'a pas encore traité le recours d'Uber Eats mais aurait d'ores et déjà rejeté la demande d'effet suspensif.

Ceci pourrait expliquer qu'Uber Eats ait requis de ses livreurs, le 25 août 2020 via son application, qu'ils se rendent auprès d'une entreprise partenaire (Chaskis S.A.) dont ils devront être salariés d'ici le 1^{er} septembre 2020, tout en précisant que les personnes indépendantes n'auront désormais plus accès à la plateforme. Cette solution permet, selon Uber, de continuer à exercer dans le canton de Genève dans l'attente du traitement du recours.

La décision genevoise de considérer que les activités d'Uber Eats via sa plateforme relève effectivement de la location de service n'a pas d'incidence sur les activités d'Uber Eats dans les autres cantons, du moins tant que le Tribunal administratif fédéral, voire le Tribunal fédéral en cas de nouveau recours, ne se sont pas prononcés sur le fond de l'affaire. A noter que les offices de l'emploi des autres cantons suisses – dans le Canton de Vaud c'est le Service cantonal de l'emploi qui est compétent – n'ont pour l'heure pas pris de décision similaire à celle du Canton de Genève bien que la loi sur le service de l'emploi et la location de services (LSE) sur laquelle l'OCE s'est basé pour rendre sa décision soit une loi fédérale. La Municipalité le regrette et souhaite vivement que l'Etat adopte des décisions similaires à celles des autorités genevoises en la matière.

Par ailleurs, et à ce stade, à l'instar des rencontres qu'elle a eues avec le syndicat Unia dans le dossier des taxis et des véhicules de transport avec chauffeur, la Municipalité tient à réaffirmer son attachement à la protection des travailleurs et au respect des obligations en matière d'affiliation aux assurances sociales. Pour ce faire, elle encourage les partenaires et prestataires à s'inspirer de la récente convention collective signée entre le syndicat Syndicom et la faïtière Swissmessengerlogistic (SML) pour les coursiers à vélo salariés, laquelle est entrée en vigueur le 1^{er} mai 2019.

Question 3 : La Municipalité dispose-t-elle de chiffres permettant d'identifier l'importance économique que représentent ces services, la part des restaurants et « fast-food » y faisant appel, ainsi que la concurrence que cela peut créer pour des restaurants ne faisant pas appel à ces services ?

Non, la Municipalité ne dispose d'aucune donnée à ce sujet.

Question 4 : La Police municipale procède-t-elle à des actions spécifiques pour s'assurer du respect des dispositions de circulation routière par les livreuses et livreurs, notamment par rapport à leur vitesse, aux dépassements dangereux, au fait que ces personnes roulent en zone piétonne ou par rapport au stationnement ?

La Police municipale de Lausanne (PML), par le biais de ses policier·ère·s ainsi que de ses assistant·e·s de sécurité publique, procède en effet quotidiennement à divers contrôles en matière de respect de la loi sur la circulation routière. Ces contrôles visent tant le respect des règles de circulation sur les routes, dans les zones à trafic modéré et zones piétonnes que les aspects en lien avec le stationnement.



Les livreur·euse·s, qu'ils-elles soient employé·e·s par des sociétés dites « classiques » ou de « plateformes globales » de livraison, font l'objet des mêmes contrôles et, cas échéant, dénonciations lorsqu'ils-elles se trouvent en situation d'infraction.

Il convient de rappeler que les livreur·euse·s peuvent accéder, dans certaines plages horaires, à des secteurs en principe interdits à la circulation routière et quel que soit leur moyen de transport. Ces exceptions sont précisées par des plaques complémentaires, sous les différents panneaux à l'entrée desdites zones.

Les contrôles peuvent être planifiés ou être effectués dans le cadre des activités courantes mais, malgré les efforts déployés, il est évident que chaque véhicule en infraction ne peut être observé et verbalisé.

Question 5 : La Municipalité est-elle en contact direct avec ces sociétés de plateforme pour exiger de leur part une sensibilisation de leurs collaboratrices et collaborateurs occasionnels à la conduite correcte dans le trafic routier ?

La Municipalité n'a pas de contact spécifique avec ces sociétés. Toutefois, lorsque la PML identifie des pratiques problématiques récurrentes en grand nombre, des contacts peuvent être pris pour réexpliquer les règles en vigueur à appliquer et à faire respecter aux employés concernés.

Question 6 : La Municipalité dispose-t-elle de moyens lui permettant d'éviter une utilisation professionnelle dans ce cadre des vélos en libre-service ? Si oui, lesquels ?

L'offre de vélos en libre-service sur Lausanne est gérée par l'entreprise privée PubliBike. La Municipalité pourrait demander à cette société de préciser dans ses conditions générales l'interdiction d'utiliser ses vélos pour des livraisons professionnelles de repas. Mais ce serait difficilement vérifiable.

Par ailleurs, les usages cyclables relevés par l'interpellateur des vélos en libre-service de la société PubliBike participent au développement de l'offre, répondant ainsi à la volonté municipale et du Plan directeur communal de favoriser l'usage des modes de déplacement doux en alternative aux véhicules individuels motorisés.

Question 7 : La Municipalité estime-t-elle que ces sociétés de plateforme devraient contribuer davantage aux coûts liés à la gestion des déchets ?

Non, ces sociétés ne sont ni les producteurs de déchets, ni le consommateur final des denrées. Le consommateur final est responsable d'éliminer les déchets issus de sa consommation, comme le prévoit la législation.

Question 8 : Quels sont les moyens mis en place par la ville pour s'assurer que les conditions de travail des livreuses et livreurs occasionnels soient dignes et conformes au droit du travail (notamment en terme sanitaire) ?

L'Inspection du travail Lausanne (ITL) agit en tant qu'organe d'exécution de la loi sur le travail (LTr) et ses ordonnances ainsi que de l'ordonnance sur la prévention des accidents (OPA). L'ITL est compétente en matière de protection de la santé des travailleurs et pour la prévention des accidents professionnels. Elle veille au bon respect des dispositions légales dans les entreprises établies sur le territoire communal lausannois.

Plusieurs sociétés de livraison de repas à domicile sont actives en Ville de Lausanne. Ces sociétés ont des statuts et des modes de fonctionnement différents. Dès lors, il convient d'examiner pour chaque entreprise si la LTr est applicable.

Pour les entreprises qui ont recours à des livreurs qu'elles engagent sous contrats :

La LTr s'applique. L'employeur a donc l'obligation légale de protéger la santé de ses collaborateurs·trices. En termes sanitaires, ceci implique que le travailleur doit être informé sur la manière dont il doit travailler et sur l'usage des équipements de protection qu'il doit utiliser et qui doivent être fournis par l'employeur.

L'Inspection du travail Lausanne a effectué des contrôles dans les entreprises qui répondent à ces critères et qui sont établies sur Lausanne.

Pour les entreprises qui ont recours à des livreurs qu'elles qualifient d'indépendants :

La LTr ne s'applique pas aux personnes qui ont une activité indépendante. Les entreprises qui ont recours à des personnes indépendantes n'ont donc pas d'obligation en matière de protection de la santé envers elles.

Lorsqu'il y a doute sur la caractérisation de la relation de travail (travailleur ou indépendant), l'autorité compétente tranche (caisse de compensation, administration fiscale, autorité du marché du travail ou des migrations).

Dans le cas des entreprises de livraison à domicile qui indiquent avoir recours à des indépendants, le statut réel des livreurs est au cœur du débat. En Suisse, plusieurs décisions ont déjà été rendues et toutes ont conclu à l'existence d'une relation de travail de type employeur-travailleur. Toutes ces décisions font actuellement l'objet de recours.

L'Inspection du travail suit l'évolution du secteur de la livraison de repas à domicile avec attention. A cette fin elle entretient des contacts avec plusieurs inspections cantonales ainsi qu'avec le Secrétariat d'Etat à l'économie (SECO). L'Inspection du travail estime que seul un jugement du Tribunal fédéral permettra de trancher de manière définitive le statut des livreurs occupés par ces entreprises de livraison.

Question 9 : Quelle est la marge de manœuvre de la ville pour imposer une commission maximale que ces sociétés de plateforme encaissent ?

Le principe de la liberté économique prévaut en Suisse. En conséquence, une autorité publique ne peut imposer un plafond pour la commission qu'une entreprise exige pour l'utilisation par des tiers d'un système de plateforme qu'elle a mis en place.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu aux questions de M. Daniel Dubas.

Ainsi adopté en séance de Municipalité, à Lausanne, le 24 septembre 2020.

Au nom de la Municipalité

Le syndic
Grégoire Junod



Le secrétaire
Simon Affolter

