

Date de dépôt: 24 mai 2007

Messagerie

Réponse du Conseil d'Etat

à l'interpellation urgente écrite de Mme Patricia Läser : Pourquoi les chefs d'entreprise genevoises de transport professionnel, possédant des minibus de plus de neuf places, ainsi que leurs chauffeurs, doivent-ils passer un examen pour obtenir l'autorisation d'exercer et de conduire ce type de véhicules (+ de neuf places) alors même que lesdits véhicules ne sont pas des limousines ou des taxis ?

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 20 avril 2007, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une interpellation urgente écrite qui a la teneur suivante :

Suite à l'entrée en vigueur de la loi sur les taxis et limousines H1.30 et à la mise en conformité des entreprises genevoises et de leurs chauffeurs, il apparaît que cette loi genevoise ne devrait pas s'appliquer aux entreprises possédant des minibus de plus de 9 places. Effectivement les minibus de plus de 9 places peuvent être considérés comme voitures automobiles légères, au sens de l'OETV, si le poids est de moins de 3.50t, voir l'article 3 de la H 1.30 :

Art. 3 Définitions

1 Sont considérées comme des « voitures automobiles » au sens de l'article 11 de l'Ordonnance fédérale concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) :

b) les « minibus » dont le poids total n'excède pas 3500 kg, affectés au transport de personnes comptant plus de neuf places assises, conducteur compris (catégorie M2 jusqu'à 3,50 t).

Mais il s'avère que, comme le nombre de places est supérieur à 9, ces minibus, quels que soient leurs poids, dépendent de la loi fédérale LTV 744.10.

En effet, la loi fédérale LTV 744.10 dit ceci:

Art. 7 Définitions

Au sens de la présente loi, on entend par:

entreprise de transport de voyageurs par route, toute activité consistant à transporter, à titre professionnel, des voyageurs avec des véhicules automobiles et à offrir ses services au public en général ou à certaines catégories d'usagers, les véhicules automobiles étant appropriés et destinés quant à leur construction et à leur équipement au transport de plus de neuf personnes, chauffeur compris. Le transport exclusif de voyageurs au moyen de véhicules automobiles à des fins non professionnelles et le transport de ses propres travailleurs et employés par une entreprise ne relevant pas du secteur des transports ne constituent pas une activité au sens de la présente définition;

Et donc pour avoir l'autorisation d'exercer pour une entreprise, il suffit d'avoir la licence fédérale (et donc le Certificat de capacité professionnelle au transport national et international de voyageurs par route) comme le stipule la loi LTV 744.10 dans les articles ci-dessous:

Art. 8 Autorisation

1 L'activité d'une entreprise de transport de voyageurs et de marchandises par route est subordonnée à l'octroi d'une autorisation.

2 L'autorisation est octroyée par l'office.

Art. 12 Capacité professionnelle

1 Pour remplir la condition de la capacité professionnelle, le requérant doit réussir un examen portant sur les connaissances requises pour l'exercice de la profession. Un certificat de capacité lui est délivré.

Il est d'ailleurs bien spécifié au bas de ce certificat:

"Le présent certificat constitue la preuve suffisante de la capacité professionnelle visée à l'art 10 al. 1 de la directive 96/26/CE du Conseil du 29 avril 1996 concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises et de transporteur de voyageurs par route ainsi que la reconnaissance mutuelle des diplômes, certificats et autres titres visant à

favoriser l'exercice effectif de la liberté d'établissement de ces transporteurs dans le domaine des transports nationaux et internationaux".

De plus, une lettre du Service des automobiles et de la navigation du 16 novembre 2005 confirme que les véhicules de plus de 9 places assises dépendent de la loi fédérale. Je cite:

"La délivrance d'autorisations d'exploiter une entreprise de transport professionnel de personnes avec des véhicules de plus de 9 places (licence) relève de la compétence de l'Office fédéral des transports, Bollwerk 27, 3003 Bern".

Une nouvelle fois, les entreprises genevoises sont défavorisées et on les pénalise avec des frais supplémentaires alourdissant encore leurs charges inutilement.

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

1. Rappel

La loi sur les services de taxis, du 26 mars 1999, avait été adoptée afin de réglementer le domaine des taxis, après que le numerus clausus sur le nombre de permis de stationnement avait été supprimé en 1992, à la suite de l'acceptation par le peuple de l'initiative populaire « Pour des taxis égaux » qui avait autorisé un important accroissement des exploitants.

La loi sur les taxis et limousines adoptée le 21 janvier 2005 par le Grand Conseil a remplacé la loi sur les services de taxis; cette nouvelle loi a pour mission de répondre à un certain nombre de problématiques que la loi sur les services de taxis, du 26 mars 1999, avait laissé irrésolus; parmi celles-ci, on citera, notamment, l'émergence d'un mécontentement général et croissant émanant des milieux des transporteurs professionnels, ainsi que l'absence d'un cadre législatif pour les chauffeurs et les entreprises de limousines, carence ayant pour principal effet d'empêcher une lutte efficace contre les abus constatés dans ce type d'activités.

2. Objectifs et priorités de la loi sur les taxis et limousines

Fort de ces constats, le législateur a voté la loi sur les taxis et limousines qui est entrée en vigueur le 15 mai 2005. Cette nouvelle législation avait pour objectifs :

- 1) la fédération de la profession sous une bannière commune;
- 2) la limitation de l'accroissement du nombre de taxis sans droits de stationnement (connus sous la dénomination de taxis de service privé dans la loi), en instaurant une politique de régulation « à la baisse »;
- 3) la modification du système de gestion des permis de service public aux fins d'optimiser la rotation des droits de stationnement;
- 4) la réglementation de l'ensemble des parties concernées par la profession des transporteurs professionnels de personnes.

Afin d'atteindre ces objectifs, le département de tutelle a décrété les priorités suivantes :

- 1) intégrer une nouvelle catégorie de transporteur professionnel de personnes, les limousines;
- 2) réintroduire la notion de personnes morales;
- 3) réglementer l'activité des employés ainsi que des chauffeurs indépendants au service d'une entreprise ;
- 4) redéfinir le régime des autorisations;
- 5) limiter l'attractivité de l'exploitation des taxis de service privé;
- 6) réserver l'usage accru du domaine public aux taxis de service public;
- 7) modifier le principe de financement propre aux permis de stationnement en supprimant le système de financement solidaire;
- 8) inciter les milieux professionnels à se fédérer en une entité commune.

3. Une loi qui légifère pour l'ensemble des activités de transports de personnes

Aussi, c'est dans le contexte spécifique de la première priorité, intégrer une nouvelle catégorie de transporteur professionnel de personnes, que la loi sur les taxis et limousines intègre les services de limousines; ceci équivaut par conséquent à légiférer sur l'ensemble des activités de transports de personnes au moyen de véhicules légers, soit jusqu'à 3'500 kg.

C'est la raison pour laquelle les chefs d'entreprises genevoises de transport professionnel, possédant des minibus de plus de neuf places, ainsi que leurs chauffeurs, doivent passer un examen pour obtenir l'autorisation d'exercer sur le territoire cantonal et de conduire ce type de véhicules de plus de neuf places.

En effet, le législateur a assimilé ce type de véhicules à des voitures automobiles, et a donc soumis lesdits véhicules aux mêmes conditions que les taxis et limousines; l'article 3 de la loi sur les taxis et limousines stipule à ce titre que : « *Sont considérés comme des « voitures automobiles » au sens de l'article 11 de l'Ordonnance fédérale concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) :*

a) les « voitures de tourisme », affectées au transport de personnes comptant neuf places assises, conducteur compris, au maximum (catégorie M1);

b) les « minibus » dont le poids total n'excède pas 3500 kg, affectées au transport de personnes comptant plus de neuf places assises, conducteur compris (catégorie M2 jusqu'à 3,50 t). »

Par ailleurs, il convient de rappeler la teneur de l'article 4 de la loi sur les taxis et limousines qui indique que : « *N'est pas soumis à l'application de la loi :*

a) le transport par ambulance;

b) le transport de personnes en trafic de ligne exercé par l'octroi d'une concession;

c) le transport des travailleurs et auxiliaires d'une entreprise lorsque tant les personnes transportées que le chauffeur sont employés par l'entreprise ou le même groupe d'entreprises;

d) le transport occasionnel de personnes lorsque l'activité du chauffeur ne consiste pas en sa profession principale ou accessoire et qu'aucune rémunération n'est perçue par le chauffeur ou le détenteur du véhicule. »

Par conséquent, la loi prévoit les mêmes droits et les mêmes devoirs tant pour les taxis et les limousines que pour les minibus de plus de neuf places.

4. Conclusion

Avec le rattachement du service des autorisations et patentes (SAP) au département de l'économie et de la santé en décembre 2005, ce dernier a constaté que l'ancien DJPS avait éprouvé de nombreuses difficultés pratiques et juridiques à mettre en application la nouvelle loi sur les taxis et limousines, principalement en raison de sa complexité et de l'ampleur des problématiques qu'elle se propose de résoudre.

Aussi, l'application de certaines dispositions, comme celles relevées par l'auteur de cette interpellation urgente écrite, a démontré qu'il conviendra à l'avenir de corriger la teneur de certaines d'entre elles.

Par ailleurs, face au volume de véhicules considérés, avoisinant 1'800 unités, il faut ajouter le fait que la loi sur les taxis et limousines impose un nombre d'exigences et de contrôles totalement disproportionnés, qui impliquerait une dotation en personnel nettement à la hausse. Or, telle n'est pas la priorité du Conseil d'Etat qui souhaite limiter les contrôles et simplifier les procédures.

Le département de l'économie et de la santé présentera par conséquent, prochainement, au Grand Conseil un rapport sur la loi sur les taxis et limousines; en prenant appui sur ce dernier, le département prendra, ensuite, les dispositions qui s'imposent afin de rendre cette loi non seulement moins complexe, mais surtout applicable.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

Le chancelier :
Robert Hensler

Le président :
Charles Beer