



Date de dépôt : 8 janvier 2024

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de Thierry Cerutti, Ana Roch, Florian Gander, Daniel Sormanni, Patrick Dimier, Jean-Marie Voumard, Francisco Valentin : Droit de fermage – les taxis indépendants détenteurs de plusieurs plaques péjorés !

Rapport de Murat-Julian Alder (page 4)

Proposition de motion (2900-A)

Droit de fermage – les taxis indépendants détenteurs de plusieurs plaques péjorés !

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
considérant :

- que l'autorisation de pratiquer le droit de fermage était en vigueur jusqu'au 31 octobre 2022 et que les baux préalablement existants seront caducs au 31 octobre 2023 ;
- que des professionnels du transport ont acquis plusieurs plaques d'immatriculation, autorisés et encouragés par la précédente loi (LTVTC 2017) ;
- que la pratique de louer ses plaques en fermage était admise et légale ;
- qu'avec le changement de la loi sur les taxis entré en vigueur le 1^{er} novembre 2022, supprimant le droit de fermage, les propriétaires se trouvent obligés d'employer des chauffeurs de taxi pour conserver les plaques dont ils ont fait l'acquisition ;
- qu'avoir un employé dans cette profession est ubuesque au vu du chiffre d'affaires qu'il faut réaliser par heure (47 francs) pour juste couvrir les charges ;
- que la nouvelle loi interdit aux détenteurs indépendants de plusieurs plaques de les transférer à une société commerciale même à titre gratuit, obligeant à une exploitation exclusivement en nom propre ;
- que la nouvelle loi a prévu un encouragement de 6000 francs par jeu de plaques supplémentaires si celles-ci étaient restituées avant le 31 janvier 2023 qui ne compense ni les pertes d'exploitation ni le coût d'acquisition de ces plaques, pénalisant ainsi gravement les finances des détenteurs indépendants ;
- que l'Etat de Genève est responsable des décisions qu'il prend et doit en assumer les conséquences, notamment d'ordre pécuniaire,

invite le Conseil d'Etat

à rembourser les pertes financières subies par les détenteurs de plaques d'immatriculation taxi qui ont dû ou devront les déposer, car dans l'incapacité d'engager des employés chauffeurs de taxi, et éviter ainsi d'être hors la loi et poursuivis par la justice.

Rapport de Murat-Julian Alder

La commission des transports (ci-après : « la commission ») a consacré deux séances au traitement de la proposition de motion mentionnée en référence (ci-après : « la motion »), les mardis 5 septembre et 10 octobre 2023, sous la présidence de M. le député Stéphane Florey (UDC). M. David Favre, directeur général des transports (OCT), a assisté aux travaux. Les procès-verbaux ont été pris et rédigés par M^{me} Léa Di Benedetto (SGGC). Qu'ils soient tous les trois remerciés de leur précieuse contribution aux travaux.

1. Présentation de la motion par M. Thierry Cerutti (05.09.2023)

La commission reçoit M. le député Thierry Cerutti (MCG), premier signataire de la motion.

Afin d'éviter d'inutiles redites, le rapporteur de la commission se bornera à se référer à la motion et à son exposé des motifs¹, ainsi qu'à la présentation annexée au présent rapport.

Un député (**S**) demande comment des taxis qui ne parviennent pas à atteindre un chiffre d'affaires quotidien de 432 francs n'ont pas pour autant fait faillite. De plus, il a le souvenir que la problématique des plaques avait été réglée consensuellement en marge de la dernière révision de la LTVTC.

M. Cerutti explique que cela avait été réglé par la proposition de racheter les plaques à 6000 francs. Certains chauffeurs ne parviennent pas à vivre et exercent parfois deux emplois. Ils ont une qualité de vie inférieure à celle des bénéficiaires de l'Hospice général.

Un député (**UDC**) demande combien de personnes seront susceptibles de solliciter un remboursement. Il avoue toujours se méfier de ces invites très larges et demande ce que cela coûtera à l'Etat.

M. Cerutti indique que la seule invite est celle du remboursement. Il avoue ne pas disposer des chiffres. Toutefois, il ne voudrait pas que les chauffeurs abusent et créent des comptabilités fantaisistes, il faudra donc tenir compte de leur déclaration fiscale pour rembourser ce qui leur est dû.

Un député (**Ve**) confirme que les chauffeurs de taxi ne sont pas tous dans une situation facile et enviable. Il prend lui-même parfois le taxi. Il souhaite toutefois savoir si cette motion coûtera 100 000 ou 1 million de francs à l'Etat.

¹ Disponible sous le lien suivant : <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/M02900.pdf>

M. Cerutti n'a pas d'éléments à donner, mais il invite à auditionner des associations de taxis pour fournir les chiffres sur le coût pour l'Etat.

Le président revient sur les remboursements et ce que les auteurs de la motion entendent par des pertes. Si une plaque est achetée 50 000 francs, des bénéfices ont dû être réalisés, puisqu'il s'agit d'un investissement.

M. Cerutti assure que la comptabilité démontrera le contraire. Il rappelle qu'au moment de l'achat de la plaque, nous étions en crise du covid-19.

Le président demande s'il ne serait pas plus simple de demander directement le remboursement de l'investissement.

M. Cerutti répond que cela a été refusé par le Grand Conseil.

Un député (**MCG**) pense qu'il y a une question de fond. Le taxi est pour certains un luxe, mais il ne faut pas oublier qu'il s'agit d'un moyen de transport public. A ce titre, il doit être subventionné en cas de besoin, comme le sont les autres. Beaucoup de personnes ne peuvent pas se déplacer autrement. Il faut un regard serein sur les taxis et leur financement. Il faut observer avec modération et pondération et tout faire pour que les exploitants de taxis gagnent correctement leur vie au vu du nombre d'heures à travailler pour y arriver.

Un député (**PLR**) demande s'il y a eu une requête des chauffeurs de taxi auprès de l'Etat, car il peine à comprendre le rôle du parlement sur cette question. Des décisions administratives soumises à recours ont de toute évidence été rendues.

M. Cerutti répond que des pourparlers ont eu lieu avec le département de l'économie et de l'emploi (DEE), et qu'il y a même eu un recours au Tribunal fédéral (TF).

Une députée (**S**) rappelle qu'il y a eu au sein de la commission et du Grand Conseil une très large majorité sur la nécessité de mettre fin au bail à ferme. Beaucoup de personnes bénéficiaient d'une ou plusieurs plaques, qui sont des autorisations d'usage accru du domaine public (AUADP). Certains les ont rachetées au moment du changement de législation, d'autres les ont obtenues gratuitement de l'Etat. D'autres la louaient à certains chauffeurs qui n'avaient pas la possibilité d'avoir une plaque en raison du *numerus clausus* de plaques mises en circulation. C'est pour mettre fin à cette situation que le législateur a supprimé le bail à ferme. Sur renvoi en commission, il a été décidé qu'une incitation de 6000 francs permettait aux titulaires d'AUADP de restituer les plaques avant le délai imposé. Il n'y a pas lieu aujourd'hui de relancer des travaux, ni de rouvrir des auditions sur la question, puisqu'elles ont toutes déjà eu lieu. Cette députée (S) propose de procéder au vote de la motion sans auditions, hormis éventuellement celle du DEE.

M. Cerutti assure que la motion ne demande pas de revenir sur le droit de fermage, mais de rembourser celles et ceux qui ont acheté leurs plaques pour revenir à une certaine normalité. Il est impossible à ce jour d'avoir des employés chauffeurs de taxi. C'est bien d'encourager à constituer des entreprises de taxis, mais ce n'est pas réalisable à ce jour. Il faut accepter que l'on s'est trompé et compenser les pertes de ces gens.

Un député (**PLR**) rappelle les nombreuses auditions qui ont eu lieu et n'en souhaite pas non plus davantage. Il rappelle qu'il était à l'origine de l'abolition du droit de fermage. Ce qui est en cause, c'est la responsabilité de l'Etat. Si des personnes ont subi un préjudice du fait des décisions prises, elles doivent agir selon les bases légales applicables en la matière. Ce n'est pas au parlement d'intervenir.

Une députée (**S**) précise que les AUADP se louaient largement plus de 1000 francs par mois. Les chauffeurs ont donc plus que largement amorti l'acquisition de la plaque. Même si elle a été achetée pour 50 000 francs, nul doute que la location de la plaque a été bénéficiaire.

Une députée (**Ve**) rappelle que la commission a travaillé plus d'une année sur la question. Son groupe n'est donc pas favorable à rouvrir les auditions.

Un député (**UDC**) conçoit tout de même que des personnes aient pu subir un préjudice. Il souhaiterait donc en savoir davantage et propose à tout le moins d'entendre le DEE.

Mise aux voix par le président, la proposition d'auditionner le DEE est acceptée par :

Oui : 9 (1 LJS, 1 LC, 3 PLR, 2 MCG, 2 UDC)
 Non : –
 Abstentions : 4 (2 S, 2 Ve)

2. Audition du DEE (10.10.2023)

La commission reçoit M^{me} la conseillère d'Etat Delphine Bachmann, cheffe du département de l'économie et de l'emploi (DEE), et M. Matthias Stacchetti, directeur du service de police du commerce et de lutte contre le travail au noir (PCTN).

M^{me} Bachmann rappelle que la LTVTC a fait l'objet de longs travaux ayant débouché sur un rapport de 500 pages rédigé par M^{me} la députée Caroline Marti (S). Il ne s'agit pas de revenir sur les débats ni sur les votes, mais simplement de faire un point de situation.

La LTVTC révisée a été récemment mise en œuvre et a impliqué un travail collaboratif avec l'ensemble des milieux concernés. Une commission consultative LTVTC s'est également mise en place. Il s'agit d'un espace de dialogue privilégié pour tous les acteurs touchés par la LTVTC. Les intérêts divergent beaucoup sur le sujet.

M. Stacchetti rappelle qu'à l'origine, le DEE avait laissé la porte ouverte à la location de véhicules avec plaques en lieu et place de la location des plaques elles-mêmes, mais la commission a décidé de supprimer purement et simplement le régime du bail à ferme. En effet, des AUADP étaient mises à disposition pour 6 ans pour un montant de 1400 francs par mois, que certains louaient ensuite pour 2000 francs par mois sans mettre à disposition le moindre véhicule. C'est cette situation que la commission a jugé inacceptable et qui a justifié la fin du bail à ferme.

Au cours des débats s'est posée la question de savoir si des personnes concernées devaient être indemnisées. Or, une analyse détaillée menée par le DEE avait conclu par la négative. Lors de la révision précédente de la loi sur les taxis, le parlement a décidé de renoncer à l'autorisation de durée indéterminée pour passer à un régime d'autorisation de six ans. A ce moment-là, toutes les taxes uniques payées par les titulaires de plaques avaient été remboursées à hauteur de 20 millions de francs. 490 personnes étaient concernées, dont 470 ont été remboursées et 20 ont vendu leur AUADP. C'était une possibilité octroyée par le Grand Conseil à ceux qui souhaitaient céder de gré à gré pendant les 6 premiers mois suivant l'entrée en vigueur de la loi. Celle-ci prévoyait que le cédant et le cessionnaire perdaient tout droit à une indemnisation.

En conclusion, tout le monde a été indemnisé, personne n'a perdu d'argent. Un petit nombre de personnes se sentent aujourd'hui lésées. Or, elles avaient acheté les plaques de gré à gré dans des conditions claires, la loi disant clairement qu'elles perdaient tout droit à une indemnisation. Ces personnes se sont engagées à leurs risques et périls. Compte tenu de la fin du bail à ferme, elles se trouvent dans l'impossibilité de louer leur AUADP, mais 6 ans se sont écoulés, l'autorisation initiale a complètement couru.

La motion relève enfin la difficulté d'employer des chauffeurs de taxi. C'est la décision du Grand Conseil d'aller dans cette direction qui a permis d'éliminer une situation qui plongeait des locataires dans la précarité. Le parlement a offert la possibilité d'attribuer les plaques rendues aux locataires à certaines conditions pour éviter qu'ils ne soient longtemps dans l'incertitude, donc de délivrer des plaques de manière anticipée. La mise en œuvre a bien fonctionné, il n'y a presque pas eu de problèmes.

Dans tous les cas, il n'y a pas de personnes lésées par le changement de législation. Il n'y a pas non plus de place pour une indemnisation supplémentaire aux montants versés en 2017 lors du passage à l'autorisation d'une durée de 6 ans. L'allocation d'un montant de 6000 francs n'avait pas pour but d'indemniser les chauffeurs, mais de les inciter à restituer les AUADP dans les plus brefs délais.

Un député (**LC**) en déduit qu'il n'est plus nécessaire que des associations de taxis passent par des députés pour se faire entendre, puisqu'une commission consultative a été mise en place.

M^{me} Bachmann répond que le DEE est toujours ouvert au dialogue et qu'elle rejoint et appuie pleinement la position exprimée par M. Stacchetti.

Sur question d'un député (**PLR**), **M^{me} Bachmann** et **M. Stacchetti** confirment qu'un recours demeure pendant auprès du TF.

Ce même député (**PLR**) rappelle qu'il est à l'origine de l'abolition du système qui permettait de gagner de l'argent grâce à des plaques mises à disposition par l'Etat et se réjouit de la fin de ce véritable business. Il demande si des personnes qui se disent lésées ont entamé des démarches judiciaires contre l'Etat du fait de la fin de ce régime.

M. Stacchetti répond qu'il n'y en a pas sur ce point, mais autour de l'octroi des AUADP, celles qui permettent de ne pas priver un locataire de son outil de travail. Le Grand Conseil avait prévu que, pour bénéficier d'une telle autorisation, il aurait fallu être titulaire au moment du dépôt initial de la loi en février 2020 et celui de l'adoption de la loi en janvier 2022. La Chambre administrative de la Cour de justice a estimé qu'avant janvier 2022, la situation était trop peu prévisible pour les personnes qui se lançaient dans la profession et que le DEE devait examiner la situation de toutes les personnes qui ont loué leurs plaques avant janvier 2022. Elle a ainsi étendu la possibilité d'obtenir des AUADP en augmentant le nombre de plaques mises en circulation.

Sur question du même député (**PLR**), **M. Stacchetti** confirme que personne n'est aujourd'hui lésé.

Sur question du **président**, **M. Stacchetti** explique qu'il y a eu plusieurs régimes depuis 1980, certains avec ou sans taxe unique, respectivement avec ou sans *numerus clausus*. Les prix publics des plaques se situaient entre 20 000 et 82 000 francs, puis il a été réduit à 40 000 francs sur injonction du TF. En 2017, en mettant un terme à l'autorisation perpétuelle, tous les montants ont été remboursés. En d'autres termes, l'Etat a fait cadeau à tous les chauffeurs de taxi des 20 ans ayant précédé l'entrée en vigueur de la loi sans prélever de contrepartie financière pour l'usage accru du domaine public. Depuis 1980, les

gens ayant payé 40 000 francs les ont reçus en retour, ils ont donc utilisé le domaine public gratuitement. L'Etat a dès lors plus que remboursé.

Un député (**MCG**) se déclare surpris d'entendre un député (**PLR**) qualifier de source de business un système qui ressemble à une forme de deuxième pilier, soit un moyen de garantir une meilleure retraite. Il demande s'il serait possible d'évaluer la situation des personnes qui se disent lésées.

M. Stacchetti répond que tous les titulaires d'origine ont été dédommagés. Ceux qui se plaignent sont ceux qui ont acheté leur plaque entre le 1^{er} juillet et le 31 décembre 2017. Cela représente une vingtaine de personnes, dont l'une en avait carrément acheté 10. Elles avaient parfaitement conscience des conditions applicables.

M^{me} Bachmann ajoute qu'il faut différencier l'achat et la location des plaques. Le problème vient de ceux qui les louaient les plaques à des tarifs abusifs. Certains gagnaient même plus qu'un conseiller d'Etat.

3. Discussion et vote (10.10.2023)

Un député (**PLR**) considère qu'au vu de la clarté des explications fournies par le DEE, la commission peut directement passer au vote et refuser la proposition de motion.

Aucun autre commissaire n'intervient.

Mise aux voix par le président, la proposition de motion M 2900 est refusée par :

Oui : –

Non : 12 (3 S, 1 LC, 4 PLR, 2 Ve, 1 UDC, 1 LJS)

Abstentions : 3 (2 MCG, 1 UDC)

Préavis pour la catégorie de débat : **III (extraits)**

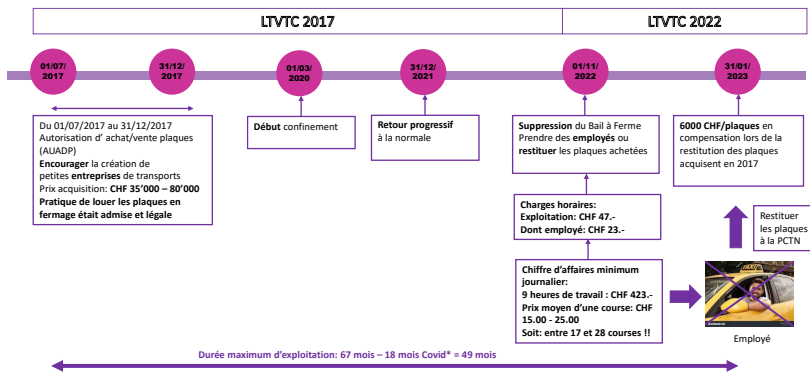
Proposition de motion Droit de fermage – les taxis indépendants détenteurs de plusieurs plaques péjorés !

M 2900

Audition à la commission des transports du Grand-Conseil du mardi 5 septembre 2023

Signataires : [Thierry Cerutti](#), Ana Roch, Florian Gander, Daniel Sormanni, Patrick Dimier, Jean-Marie Voumard, Francisco Valentin

Rappel et résumé de la situation



* Pas de chauffeur pendant les mois de Covid

Thierry Cerutti; Mardi 5 septembre 2023

Impossible d'avoir un employé

Prix achat plaques	Amortissement mensuel	Amortissement horaire	Coût d'exploitation horaire avec employé	Coût d'exploitation mensuel avec employé	Chiffre d'affaire horaire	Chiffre d'affaire mensuel	Nombre de courses journalières	Nombre de courses mensuelles
CHF 40'000.00	CHF 500.00	CHF 2.31	CHF 47.00	CHF 10'152.00	CHF 49.31	CHF 10'652.00	18	426
CHF 80'000.00	CHF 800.00	CHF 3.70	CHF 47.00	CHF 10'152.00	CHF 50.70	CHF 10'952.00	18	438
Heures/jour: 9								
Heures/mois: 216 CHF 25.00								
Prix moyen course:								

Le nombre de courses à effectuer est complètement irréaliste!

Thierry Cerutti; Mardi 5 septembre 2023

Impossible d'amortir l'investissement initial

Deux simulations: d'achat et d'amortissement mensuel type

Prix achat plaques	Amortissement mensuel	Amortissement total possible	Amortissement réel (COVID)	Indemnité retour plaques	Bilan à la restitution
CHF 40'000.00	CHF 500.00	CHF 33'500.00	CHF 24'500.00	CHF 6'000.00	-CHF 9'500.00
CHF 80'000.00	CHF 800.00	CHF 53'600.00	CHF 39'200.00	CHF 6'000.00	-CHF 34'800.00
Nombre max de mois d'amortissement:		67			
		Nombre de mois COVID: 18			

Simulations dans le cas où les plaques auraient été exploitées tout le temps

Thierry Cerutti; Mardi 5 septembre 2023

Analyse et requête au conseil d'état

Thierry Cerutti; Mardi 5 septembre 2023

Aucun autre choix que de restituer à la PCTN les plaques achetées

• Impossible de prendre un employé

- Un employé doit au moins générer 10'000 CHF de chiffre d'affaires mensuel pour que l'entreprise puisse lui verser un salaire de 4968.- CHF!
- Ceci représente en moyenne 18 courses par jour, soit 1 course chaque ½ heures (sans pose). Ceci est matériellement impossible.

• Impossible de conduire sur plusieurs plaques

- Horaires imposés minimaux: En moyenne 32 heures par semaines par année (avec deux mois de repos) sur une plaque (RTVTC en vigueur).
- Même en travaillant 54 heures (9 heures par jour) on ne peut exploiter deux plaques.

Thierry Cerutti; Mardi 5 septembre 2023

Requête auprès du conseil d'état



- A titre **d'équité** et de **solidarité** avec une branche professionnelle en souffrance et avec des conditions de travail extrêmement pénibles, il est du **devoir de l'Etat** de rectifier cela en **remboursant la perte subie** par les propriétaires détenteurs de plusieurs plaques d'immatriculation sur la base d'une comptabilité.

Thierry Cerutti; Mardi 5 septembre 2023