

Date de dépôt: 12 juin 2001

Messagerie

Rapport

**de la Commission des transports chargée d'étudier la pétition
« Revendications concernant le règlement d'application sur la loi
sur les taxis »**

Rapporteur: M^{me} Nelly Guichard

Mesdames et
Messieurs les députés,

Sous la présidence de M. Jean-Marc Odier, la Commission des transports a traité la pétition 1283, dans ses séances des 14 et 21 novembre 2000, ainsi que les 24 avril et 8 mai 2001, en présence de M. Gérard Ramseyer, conseiller d'Etat en charge du DJPT, pour une partie d'entre elles. M. Nicolas Bolle, secrétaire adjoint au DJPT et M^e François Bellanger, avocat, nous ont assistés dans nos travaux; qu'ils en soient remerciés, ainsi que les procès-verbalistes qui se sont succédés : M. Paul Kohler et M^{me} Caroline Martinuzzi.

Audition des auteurs de la pétition, FATG, le 14 novembre 2000

Fédération des artisans taxis du canton de Genève

M. M. Alkaar, président, est accompagné de M^e Roulet, avocat de la fédération, et de M. Velikovic, locataire de plaque.

M. Alkaar explique que la pétition 1283 fait suite à la loi votée en 1999 et tient à relever que 440 artisans ont appuyé cette pétition; il estime que cela représente la majorité absolue. Les revendications de sa fédération n'ont pas été prises en compte. Les autorités avaient promis que les milieux

professionnels seraient consultés ; M. Alkaaar fait le constat que cela n'a jamais été le cas. Il ajoute que la loi est bafouée en plein jour sans que les fautifs ne soient sanctionnés. Or M. Ramseyer avait déclaré devant le Grand Conseil qu'il ferait appliquer la loi. Le problème concerne la location des plaques. Il y a le moyen de contourner dans ce domaine les dispositions légales. Des personnes profitent d'un vide juridique pour s'enrichir sans payer de charges. Les loueurs de plaques profitent de la situation précaire des chauffeurs de taxis qui louent les plaques. Cette pratique met en danger la profession des artisans taxis. M. Alkaaar distribue un dossier dans lequel sont répertoriés des éléments pour prouver ses propos. On y trouve aussi des exemples de systèmes de fraude comptable et de fausses attestations de salaire pour l'Hospice général.

M. Alkaaar aimerait que les députés imposent un contrat collectif dans la profession et un contrat-type qui instaure un salaire minimum, afin que tout le monde soit sur un pied d'égalité.

Il estime que la Fédération professionnelle des taxis genevois avec laquelle dialogue M. Ramseyer n'est représentative que des loueurs de plaques. M. Alkaaar et sa fédération souhaitent précisément que la location de plaques soit interdite, alors que selon ses dires, la loi votée en mars 1999 permet de multiplier la possession de plaques sans obligation de louer des places de parc en contrepartie.

La loi fait aussi une distinction entre le permis pour employés et le permis pour indépendants. Un recours au Tribunal fédéral a donné raison aux taxis qui trouvaient cette distinction sans fondement.

De plus, à son avis, le gouvernement introduit des règlements qui n'ont pas été prévus par la loi et qui portent préjudice aux artisans. Il s'insurge aussi contre la carte d'accréditation. Et il ajoute que les taxis genevois sont les seuls au monde qui doivent installer un compteur horokilométrique.

Enfin, la Fédération des artisans taxi compare au jeu de l'avion le principe de la taxe pour aider les plus âgés à partir à la retraite, alors que dans le même temps apparaissent dans la presse des annonces pour rechercher des chauffeurs de taxi. C'est bien la démonstration qu'il n'y a pas trop de taxis à Genève.

M^e Roulet, avocat de la Fédération des artisans taxis, se fait le témoin d'une situation qui va vers un durcissement des positions ; des conflits ayant émergé depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle loi. Il pense que l'on s'achemine vers une nouvelle guerre des taxis.

En fait selon M^e Roulet la raison principale de la présence ici de la FATG est d'exiger que le Conseil d'Etat applique la loi votée par le Grand Conseil. Le véritable problème concerne la location de plaques. Et la solution se trouve peut-être plutôt entre les mains du Conseil d'Etat que dans celles du Grand Conseil. L'autre point de friction concerne les émoluments. Cette taxe est vécue comme une véritable injustice. Il estime qu'elle n'est pas compatible avec notre cadre juridique. Pas moins de 160 recours ont été déposés pour cette seule année au Tribunal administratif.

Un député rappelle que tous les députés ont été d'accord sur le numerus clausus ; il faut évidemment maintenant lutter contre ses effets négatifs. Il demande, d'autre part, quels sont les deux ou trois articles précis qui sont jugés insuffisants par les pétitionnaires. C'est sur cette base que les députés pourront savoir dans quelle mesure ils peuvent entrer en matière.

M^e Roulet se propose de formuler les modifications concrètes qu'on pourrait apporter à la loi. Ces dernières figurent en annexe du rapport sur les projets de lois 8180 et 8458.

M. Velikovic se plaint de sa situation précaire de locataire de plaque qui l'oblige à recourir à l'aide sociale. Il préférerait avoir un revenu décent à déclarer et pouvoir prendre normalement des vacances et des congés maladies, et bénéficier d'une rente AVS décente à sa retraite.

Audition de la FPTG, Fédération Professionnelle des Taxis Genevois, le 8 mai 2001

Sont présents : MM. Michel Genier, président, Max Neimari, secrétaire, Yves Racine, trésorier, Salvador Perez, vice-président, Roberto Jon, vice-président et Cédric Bouchard, membre.

La note remise par la FPTG est annexée au présent rapport, en voici les éléments essentiels :

1. Salaire minimum

Les pétitionnaires veulent que la loi impose un contrat-type, alors qu'une convention collective de travail a été signée au mois de janvier 1998 entre la FPTG et la Fédération de l'association des employés chauffeurs de taxis genevois (AECTG). Ajouter à cela l'exigence d'un salaire minimum, ces deux revendications ne visent en réalité qu'à démanteler les grandes entreprises.

Une nouvelle mouture de la convention collective a été rédigée et signée au début de cette année par l'AECTG et la FPTG. Dès qu'un contrôle des

recettes sera mis en place, les employeurs et les employés étudieront de nouveaux modes de rémunération.

2. Location de plaques

Ce terme devrait être examiné par le DJPT et notre fédération afin de déterminer exactement ce qu'est une location de plaques et l'inscrire dans le règlement d'exécution H 1 30 01. Contrairement aux allégations de la FATG, tant dans le texte de loi, art. 30, que dans le règlement d'exécution, art 36, la suspension ou le retrait du permis de stationnement, et non une simple amende, sont prévus.

Par contre, par souci d'égalité de traitement, ces sanctions doivent également être appliquées aux détenteurs d'autorisation sans droit de stationnement. Ceci impliquerait une modification de l'art. 11 lié au permis de stationnement.

3. Taxe annuelle de Fr. 1'300.-

Le Tribunal fédéral a débouté en mai 2000 une recourante qui, comme la FATG, refusait de payer cette taxe en alléguant que l'effort financier ne profitait qu'à quelques-uns.

Selon la loi, il appartient à la profession de se prononcer sur l'affectation de cette taxe, une fois la période transitoire terminée. La fédération examine déjà diverses possibilités qui seront présentées au Conseil d'Etat.

4. Limitation du nombre de permis de stationnement

Le nombre maximum de véhicules est actuellement réévalué par le DJPT, conformément à l'art. 9 de la loi, et le résultat sera prochainement connu. La FPTG pense que le nombre initialement prévu de 650 est aujourd'hui insuffisant. A ce stade, indemniser un trop grand nombre de départs obligerait à redistribuer des permis peu après. Ce qu'il faut impérativement éviter.

Pour répondre à de nombreuses interrogations, il faut préciser que le nombre de véhicules détenus par les grandes entreprises est resté stable, soit 99 véhicules. Le nombre de véhicules des petites entreprises est également resté stable. Ce qui fait dire à la FPTG que la réduction du nombre de permis de stationnement ne se fait pas au détriment des indépendants et au profit des grandes entreprises. C'est la prolifération des indépendants qui a créé le chaos que l'on connaît.

5. Commission de travail

Il n'a jamais été question selon la loi de créer une telle commission. Par contre le Conseil d'Etat doit présenter un rapport annuel ce qui n'a pas été fait.

6. Examens professionnels

Prétendre, comme le souhaite la FATG, qu'un seul examen suffit est erroné. L'expérience l'a démontré. Combien d'anciens employés se sont mis à leur compte et ont mal évalué les diverses charges qui leur incombent.

7. Exigences non prévues dans la loi : système d'appels généraux

Cette disposition figurant dans le règlement d'exécution (art. 39, al. 4) a été acceptée, comme toutes les autres par la FPTG, lors de la séance du 27 septembre 1999 qui s'est tenue au DJPT en présence de l'ensemble des associations de la profession. Lors de cette séance, chaque article a été lu et approuvé.

En raison du nombre de taxis qui ne sont affiliés à aucune centrale de distribution de courses – actuellement près de deux cents – il est indispensable qu'un système d'appel général soit mis en place. Aucun contact n'étant possible avec ces véhicules.

Or chaque semaine la FPTG est confrontée à des demandes ou réclamations de clients ayant oublié ou perdu des objets dans un véhicule ou aux prises à des problèmes de paiement que la fédération n'est pas en mesure de régler.

En conclusion, la FPTG regrette les manœuvres dilatoires de la FATG qui retardent encore plus l'entrée en vigueur de tous les éléments contenus dans la loi votée par le Grand Conseil le 26 mars 1999. Par lettre recommandée adressée au DJPT en date du 29 avril 1999, la FATG s'était alors montrée favorable à la loi et sa participation à la séance du 27 septembre 1999 en témoigne également.

Discussion et questions

Pour répondre à un député qui souhaite savoir quelle sera l'échelle des salaires en cas de convention collective, M. Bouchard explique qu'il est difficile de déterminer le salaire exact d'un chauffeur de taxi. En effet, l'employeur n'a aucun moyen de connaître le montant total que reçoit son employé, car il y a des courses qui sont distribuées hors de la centrale, par exemple la personne qui prend directement le taxi dans la rue sans passer par la centrale.

Pour tenter de montrer la différence entre le chiffre d'affaires et le salaire, il précise qu'un chauffeur fait, en moyenne, CHF 400.– de recette par jour, ce qui équivaut à un salaire de CHF 8'000.– par mois. Sur ce montant, il donne environ la moitié à l'employeur qui utilise cet argent pour payer les frais (entretien du véhicule, la moitié des frais en cas d'accident, etc.). De plus, cet argent permet à l'employeur de couvrir l'ensemble des assurances sociales de son chauffeur. Cependant, il explique que les salaires peuvent varier puisque les chauffeurs établissent parfois des contrats avec leurs clients. Ainsi, le seul moyen est de vérifier le salaire du chauffeur par le coût au kilomètre parcouru. Or, il est difficile de savoir quand ont été parcourus ces kilomètres (jour ou nuit) et si la voiture est à vide ou contient des passagers.

M. Genier ajoute qu'un accord tacite entre les employeurs et les employés existe et c'est pourquoi un salaire minimum accompagné d'un contrôle des recettes sont demandés pour l'ensemble de la profession.

En ce qui concerne le nombre de 650 véhicules fixés par l'audit, comme précisé en préambule, ce chiffre est actuellement insuffisant. Si les véhicules ne sont pas assez nombreux, les clients doivent attendre 6-8 minutes. Or ce n'est pas aux clients de subir le contre-coup d'une limitation mal adaptée.

Un des commissaire s'étonne que la FPTG soit prête à entrer en matière sur un salaire minimum avec un contrôle des recettes alors qu'ils déclarent que celles-ci ne peuvent pas être contrôlées. Il y a, selon lui, contradiction. Il lui est répondu qu'il serait possible d'imaginer une facturation des kilomètres à vide à partir du moment où le contrôle est efficace.

M. Genier désire intervenir sur le problème de la location des plaques. Il explique qu'il est « un peu fort » d'attaquer la profession sur ce point alors que M^c Roulet propose de libéraliser cette pratique dans son propre projet, voir annexe mentionnée plus haut.

Qu'en est-il des forfaits établis entre le chauffeur et son client ? M. Genier explique que le forfait est uniquement autorisé pour les courses à l'extérieur du canton. A l'intérieur du canton, cette pratique est interdite sauf si le client a loué la voiture. Dans ce cas, une feuille de commande entre le client et le chauffeur doit être remplie.

Face à la volonté d'appliquer la sanction engendrée par la location des plaques également aux détenteurs d'autorisations sans droit de stationnement, un député demande des précisions sur le sujet. M. Genier lui explique que selon la loi (art. 11), seuls les bénéficiaires de permis de stationnement sont actuellement concernés par cette interdiction. Il indique

que par souci d'équité, il est nécessaire de sanctionner également les taxis ne possédant pas le droit de stationnement et de modifier, par conséquent, l'article 11.

Pour les raisons qui ont été évoquées en préambule dans le point 7, M. Genier explique qu'il est indispensable qu'un système d'appel général soit mis en place, car de nombreux véhicules ne sont pas affiliés à une centrale et sont, par conséquent, injoignables, ce qui n'est plus tolérable. Seule la décision du DJPT permettant l'introduction d'un système de quittance pour la clientèle a été instaurée.

Pour répondre aux députés sur le nombre de kilomètres parcourus quotidiennement par un taxi, M. Racine avance une moyenne variant entre 100 et 200 kilomètres tout en précisant que ce nombre est lié au temps, à la circulation, et aux manifestations. Il ajoute qu'un chauffeur de taxi parcourt beaucoup plus de kilomètres la nuit que le jour. Il explique que lorsque le chauffeur amène un client à Meyrin au milieu de la nuit, il est obligé de redescendre au centre-ville. On considère qu'un chauffeur parcourt entre 30'000 et 50'000 kilomètres par année.

A la demande de savoir s'il est imaginable de concevoir un véhicule identique pour tous les chauffeurs, M. Genier avoue que cette question suscite un tollé général dans la profession car, à part les grandes entreprises, chaque indépendant possède son propre véhicule en fonction de ses préférences.

La FATG s'opposant à la taxe de CHF 1'300.—, les députés désirent connaître le position de la FPTG à ce propos.

M. Racine estime que ce combat discrédite tout le monde et voudrait que la loi soit appliquée une bonne fois pour toute.

Quant à M. Genier, il indique que cette taxe fait actuellement l'objet d'une grande discussion. Contrairement à ce que prétend la FATG, elle ne permet pas uniquement aux chauffeurs aujourd'hui âgés d'en profiter, puisque les autres pourront en bénéficier quand il s'arrêteront à leur tour. De plus la taxe est bénéfique puisqu'elle permet de restreindre le nombre de véhicules et, de ce fait, participe à l'augmentation du chiffre d'affaires de ceux qui sont actifs.

Pour conclure il ajoute qu'une solution doit rapidement être trouvée pour régler le problème de la taxe de Fr. 1300.— et il estime que les autres points importants sont les appels généraux et le salaire minimum.

Débat et prise de position de la commission

M. Bolle indique que la taxe suscite de nombreuses contestations dans la profession. En effet, il explique avoir reçu, au début de la semaine, un nouveau recours concernant la taxe 2001, alors que le recours déposé par les chauffeurs pour la taxe 2000 ne touche pas encore totalement à sa fin. En outre, il précise que le département prend actuellement des sanctions contre les chauffeurs qui, n'ayant pas recouru, n'ont pas encore payé la taxe annuelle. Ceux-ci verront ainsi leurs permis de stationnement suspendus.

M^e Bellanger rappelle que la loi a réservé la possibilité au Conseil d'Etat de définir un modèle de compteur horokilométrique qui sera placé dans les taxis et permettra l'impression automatique d'une quittance. Ainsi, il sera possible de vérifier l'horaire de la course, le tarif et le numéro du taxi. De plus, un rouleau de caisse enregistreuse pourra être contrôlé par l'administration fiscale cantonale. Il explique que cette mesure provoque déjà de nombreuses réticences puisqu'elle impose un important contrôle. Cependant, elle est nécessaire pour éviter les abus et garantir la transparence et la protection du client. Il poursuit en indiquant que le règlement précise que tout nouveau taxi doit obligatoirement être doté de ce compteur et qu'un délai de cinq ans est accordé aux anciens véhicules. Ainsi, le 1^{er} juin 2004, tous les taxis auront l'obligation d'en être munis.

Le président désire savoir pourquoi le recours concernant la taxe annuelle de CHF 1'300.– a été déposé à la fois au Tribunal fédéral et au Tribunal administratif. M. Bolle explique que le recours au Tribunal administratif permet d'invoquer des motifs légèrement différents de ceux qui ont été refusés par le Tribunal fédéral. Certains essaient ainsi de gagner du temps en faisant entendre une demande légèrement modifiée.

Un député se demande si ce recours au Tribunal administratif a des chances d'aboutir. M^e Bellanger précise que le Tribunal fédéral a émis un jugement clair en déclarant la légalité de la taxe. De plus, il s'avère que la taxe, qui octroie un point de plus par année aux chauffeurs de plus de 65 ans, fonctionne. Ainsi, la marge de manœuvre du Tribunal administratif est limitée.

Une députée désire savoir si le point 5 de la pétition, à savoir la non tenue de la promesse de constituer une commission de travail concernant l'application de la loi, est bien fondé. M. Bolle confirme que cette doléance est fondée s'agissant du fait que le Conseil d'Etat n'a pas encore rendu au Grand Conseil de rapport annuel tel que le prévoit la loi en son art. 32.

Elle demande, en outre, si le point 2 de la pétition concernant la location des plaques exige une modification de la loi. M^e Bellanger indique que la modification serait purement cosmétique. Il explique qu'un taxi qui possède un

permis de stationnement reçoit une plaque lui permettant de stationner. Si le permis n'est pas délivré, la plaque ne l'est, par conséquent, pas non plus. En outre, s'il est question d'un faux indépendant travaillant sans permis de stationnement, il est possible d'invoquer la violation des obligations légales.

Plusieurs députés estiment avoir reçu suffisamment d'informations pour envisager le dépôt de la pétition.

Vote

Le dépôt de la pétition 1283 sur le bureau du Grand Conseil est accepté à l'unanimité : 9 (2 L, 3 S, 1 AdG, 2 R, 1 DC, 1 Ve)

En conséquence, Mesdames et Messieurs les députés, les membres de la Commission des transports vous invitent à déposer la présente pétition sur le bureau du Grand Conseil à titre de renseignement.

Annexes

- *Pétition de la FATG, P1283*
- *Note de la Fédération professionnelle des taxis genevois*
- *Note de M J.Boulet, au nom de la FPTG, sur l'avant-projet de loi modifiant la Loi sur les services de taxis rédigé pour la FATG par M^e Roulet*

Pétition

(1283)

« Revendications concernant le règlement d'application sur la loi sur les taxis »

Mesdames et
Messieurs les députés,

Nous avons l'honneur de vous adresser la pétition suivante.

Lorsque la Loi sur les services des taxis a été adoptée le 26 mars 1999, des promesses ont été faites. Malheureusement, elles n'ont pas été tenues.

Nos revendications essentielles, sont les suivantes :

1. Salaire minimum garanti pour les chauffeurs salariés, qui devait être à notre avis compatible, avec le niveau de vie à Genève, n'a pas été satisfaite. Nous demandons en conséquence, que la Loi impose l'adoption d'un contrat type, fixant non seulement les conditions de travail des chauffeurs salariés, mais encore un salaire minimum. A ce sujet, nous relevons la publication dans la F.A.O. du 10 décembre 1999, d'un projet de contrat type de travail pour les travailleurs dans l'économie domestique, qui fixe le salaire minimum des chauffeurs employés par des particuliers.
2. D'autre part, nous constatons que les locations des plaques continuent. Nous pouvons vous citer des cas précis. Nous estimons que la Loi doit être renforcée contre ces abus, qui doivent tout simplement être sanctionnés sévèrement (retrait du droit de stationnement). Dans le règlement d'application de la Loi publiée dans la F.A.O. le 15 décembre 1999, art. 36, alinéa 4, qui est à notre avis insuffisant, il est prévu simplement, une sanction par amende.
3. Par ailleurs, nous continuons à être opposés au financement d'indemnités de départ par le biais de la taxe annuelle de frs 1'300, Nous considérons, que ce sujet est inéquitable dans la mesure où il profite à certaines personnes seulement et que ceux qui font l'effort financier risquent certainement de ne rien toucher.
4. Le règlement d'application par ailleurs, limite le nombre de permis de stationnement à 630 au maximum, sans fixer une répartition de ces permis entre les entreprises et les indépendants. Il en résulte que la réduction du nombre des permis de stationnement, s'élevant actuellement à 995, se fera

au détriment des indépendants et au profit des entreprises. La Loi devrait corriger cet effet pervers afin d'éviter une transformation structurelle dans le domaine des taxis au détriment des indépendants.

5. Nous tenons aussi à relever que la promesse faite de constituer une commission de travail concernant l'application de la Loi n'a pas été tenue.
6. Enfin, le règlement d'application n'a pas prévu un statut identique pour le chauffeur salarié et les chauffeurs indépendants, en ce qui concerne les examens professionnels. Il est parfaitement choquant d'imposer aux chauffeurs indépendants les mêmes examens que ceux exigés pour les exploitants d'entreprises.
7. De plus, le règlement d'application impose des exigences non prévues par la Loi, à savoir, l'obligation d'être raccordé à une centrale d'appel général et de placer dans les taxis, un compteur horokilométrique, permettant l'impression automatique d'une quittance.
8. Au vu de ce qui précède, nous estimons qu'il est indispensable que la Loi soit complétée sur les questions évoquées ci-dessus, selon les intentions qui avaient du reste été exprimées par certains députés.
9. Nous demandons que notre pétition soit renvoyée à la commission des transports qui a traité le projet de Loi sur le service des taxis, et nous espérons, que celle-ci puisse nous entendre dans les plus brefs délais.

N.B. : 3 signatures

*Fédération des artisans taxis
du canton de Genève*

Case postale 281
1215 Genève