

Date de dépôt : 28 avril 2009

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier la pétition pour modifier la loi sur les taxis et limousines (transport professionnel de personnes au moyen de voitures automobiles (LTaxis) H 1 30

Rapport de M. Roger Golay

Mesdames et
Messieurs les députés,

La pétition 1615, **signée par 1578 personnes**, a été déposée au Grand Conseil en date du 22 février 2007. Ce document a été transmis à la Commission des pétitions. Cette dernière, dans sa séance du 19 mars 2007, a décidé de renvoyer cette pétition à la Commission des transports.

La Commission des transports a donc étudié cette pétition lors de ses séances des **5 et 19 juin 2007** (sous la houlette de l'excellent président, M. Hugo Zbinden) et les **8 et 15 avril 2008** (sous la brillante présidence de M. Jean-Marc Odier). Les procès-verbaux ont été rédigés par M^{me} Caroline Martinuzzi et M. Jean-Luc Constant. Nous les remercions vivement de leur précieux concours.

Présentation par MM. Carmelo Lagana, secrétaire adjoint DES, d'un historique des taxis genevois

En date du mardi 5 juin 2007, la commission a procédé aux auditions de MM. Carmelo Lagana, secrétaire adjoint DES, et Nicolas Bongard, EM Direction générale des affaires économiques DES, pour un complément d'information. M. Lagana a présenté un historique très détaillé sur les taxis genevois depuis 1992, date à laquelle le peuple a approuvé, à une large majorité, une initiative populaire intitulée « Pour des taxis égaux et moins chers » (IN 26). Cette présentation est annexée au présent rapport, dont il y a lieu de se référer pour le détail.

Lors du débat, une commissaire socialiste demande ce qu'il advient de l'arrêt du Tribunal fédéral datant de janvier 2006.

M. Lagana indique qu'il s'agit d'une jurisprudence du TF (cas initié par un certain nombre de chauffeurs indépendants) par laquelle ce dernier a confirmé le bien-fondé de la LTaxis, notamment sur l'obligation de quittance, la couleur unique, etc., mais supprimé la disposition empêchant d'indemniser un chauffeur détenteur d'un permis de service public en cas de révocation d'autorisation d'exploiter.

Une autre commissaire socialiste demande combien de taxis sont affiliés à des centrales et le nombre de taxis privés, quels sont les tarifs et qui délivre les autorisations, et si celles-ci sont régulées.

M. Bongard explique que les autorisations sont délivrées par le service des autorisations et patentes qui délivre toutes les cartes et les autorisations d'exploitation. Un système de régulation existe pour les taxis de service public, en ce sens que le DES a fixé le nombre maximum de permis à 900. Par contre, il n'existe pas de *numerus clausus* pour les taxis de service privé. Quant aux tarifs, ils sont identiques pour tous les taxis et fixés par le règlement d'application de la LTaxis.

Une commissaire des Verts souhaite connaître la différence entre les taxis jaunes et les taxis bleus, mis à part le service privé et public.

M. Bongard répond que, de par la loi, les taxis publics ont des droits plus étendus mais aussi davantage de contraintes, soit le service 24h/24h, le devoir d'accepter toutes les courses ou de posséder un siège pour enfant, de verser plusieurs milliers de francs pour obtenir un permis de stationnement si disponibilité, etc. Les taxis de service privé n'ont pas, de par la loi, d'enseigne lumineuse, ni d'accès aux voies de transport en commun, ni de possibilité de prendre une commande au vol, entre autres.

Un commissaire MCG demande si la liberté de commerce par rapport aux taxis vaudois et français est respectée sur notre territoire.

M. Bongard explique que le TF avait rendu une jurisprudence dans plusieurs cantons qui ne permet pas d'interdire l'activité de chauffeur de taxi de service privé. Par contre, il est possible de prévoir davantage de droits à certains. Pour ce qui a trait aux taxis étrangers ou provenant d'autres cantons, le régime qui leur est appliqué – en respect des ALCP et de la LMI – est celui des taxis de service privé. Au-delà du fait qu'ils doivent être autorisés à exercer une activité dans le canton, la seule interdiction dont dispose le droit international réside dans l'interdiction de cabotage (à savoir l'interdiction de déposer un client sur sol suisse et de reprendre un nouveau client sans être ressorti des limites cantonales).

Audition de M^{me} Ana Maria Gallego, M. Gallego, pétitionnaires, et M^e Denis Mathey, avocat.

D'emblée M^e Mathey indique avoir participé à la rédaction de cette pétition.

M. Gallego explique travailler comme chauffeur pour les taxis jaunes et sa femme pour les taxis bleus. Il souligne que les intérêts des taxis jaunes et bleus sont identiques. Il estime qu'il n'est pas normal que la loi ait pour but d'éliminer les taxis bleus de la profession. Il serait préférable d'élaborer un texte en collaboration avec les deux services. Il ne comprend pas pourquoi la profession est sans cesse confrontée au même problème. Il est urgent de réguler cela. Il s'interroge sur la raison pour laquelle il n'existe rien pour réguler la profession.

M^e Mathey signale qu'une séance avait été tenue au cours de laquelle un projet de loi écrit en commun a presque vu le jour. Malheureusement, cela ne s'est pas fait. Il faudrait remettre l'ouvrage sur le métier. La question n'a jamais été réglée de manière satisfaisante. Il est important de trouver une solution adéquate pour que tous puissent travailler. Il suggère de mettre en place un moratoire afin que les chauffeurs puissent, dans un certain laps de temps, travailler de manière convenable sans être harcelés ou provoqués. Ils doivent avoir la paix afin de pouvoir établir une nouvelle loi. Il ajoute encore le côté pénalisant pour les clients. En effet, en fonction de la catégorie du taxi, le client paie du simple au double. Il existe donc un problème majeur au niveau de la protection de l'utilisateur.

Un commissaire libéral souligne que le Grand Conseil a traité la loi actuelle pendant un an. Cette étude a été menée d'une manière approfondie et une cinquantaine d'auditions ont été faites. De plus, une centrale de taxis a été visitée par la commission. Il indique que les solutions restantes étaient soit de libéraliser totalement la profession, ou étatiser. Aucune de ces solutions ne paraît satisfaisante. Selon lui, il n'est pas possible de satisfaire tout le monde.

Selon M. Gallego, cette loi va créer une nouvelle catégorie de taxi, soit les clandestins. Il souligne en outre que la profession n'a pas été entendue. Toutefois, il admet que certaines dispositions de la loi actuelle sont bien conçues. En revanche, il regrette que les limousines représentent une catégorie à part et que l'ensemble de la profession n'ait jamais été capable de se « mettre à table ».

Le même commissaire libéral demande aux pétitionnaires s'ils adhèrent à l'idée d'une seule catégorie.

M. Gallego acquiesce. De plus, il souligne qu'écologiquement, il n'est pas normal que les taxis bleus déposent leurs clients sur leur lieu de destination et reviennent à vide.

Un commissaire MCG déclare que selon ses informations, les chauffeurs des taxis bleus ne souhaitent pas adhérer à une quelconque centrale à cause des nombreuses contraintes.

M. Gallego déclare ne pas vouloir travailler au sein d'une centrale 141 par réputation. En effet, selon lui, les véhicules sont sales et pas équipés et les chauffeurs mal formés. Beaucoup de contraintes sont imposées alors que les salaires ne sont pas fixes. Cela ne correspond pas aux conditions normales d'employé, ni d'indépendant. Lorsqu'un chauffeur est sans droit de stationnement, les centrales lui proposent une affiliation et des équipements à un prix très élevé.

Un commissaire des Verts souhaite savoir pourquoi il faut conserver deux catégories de taxis, si c'est pour avoir les mêmes conditions.

M^{me} Gallego explique que la profession a droit à deux catégories. Or, actuellement, il y en a une de trop. Elle propose d'intégrer les taxis bleus avec les jaunes et posséder ainsi la catégorie des taxis et la catégorie des limousines.

En conclusion, M^e Mathey indique que l'objectif de la pétition était de relancer le débat pour que le sujet soit réexaminé.

Séance du mardi 19 juin 2008 (débat).

Le président salut la présence de MM. Nicolas Bongard, EM Direction générale des affaires économiques, DES, et Carmelo Lagana, secrétaire adjoint DES, et propose aux commissaires de poser les questions en suspens à la suite de la dernière séance aux représentants du DES.

Un commissaire socialiste demande comment on parvient à un seuil de 900 taxis ?

Un commissaire libéral souhaite également savoir la raison pour laquelle le règlement n'est pas appliqué.

M. Bongard indique que le département a fixé ce nombre de 900 taxis à la mi-juin 2006 comme avait été fixé le nombre précédent de 666 par le DJPS. Ce choix du nombre total de véhicules a été effectué après avoir consulté l'Institution commune, association faîtière des taxis et limousines. M. Bongard précise encore que l'Institution commune des taxis et limousines a été reconnue par le département le 14 décembre 2006. En revanche, il n'existe pas, à connaissance du DES, d'association de taxis de service privé.

L'Etat n'a donc pas de correspondant officialisé au sein de cette partie de la profession. A titre comparatif, il souligne que Zurich compte entre 1200 et 1500 taxis.

Un commissaire UDC estime que cette loi engendre de nombreux problèmes. Il demande si le département a connaissance des séances informelles entre les taxis bleus et les jaunes.

M. Bongard comprend la remarque qui lui est faite. Il informe que même les personnes chargées de l'application de la loi ont de la peine à saisir toute les subtilités et implications. Quant au département, il s'intéresse aux séances informelles tenues par les différentes catégories de taxis. Alors même que les services du DES ont tenu une dizaine de séances de travail avec les représentants des milieux professionnels durant le second semestre 2006, des séances régulières (tous les un ou deux mois) ont lieu depuis janvier 2007 avec les membres de l'Institution commune.

Un commissaire libéral relève que les représentants des chauffeurs de taxis étaient favorables, en 2005, à la nouvelle loi. La quittance, la couleur des véhicules avaient été imposées légalement. Or, rien de tout cela n'est respecté. Il s'étonne que cette loi ne soit pas appliquée avec fermeté et demande au département quelle est sa stratégie afin d'y remédier.

M. Bongard explique qu'un rapport a été établi et que celui-ci a été envoyé au Conseil d'Etat. Le contenu de ce document fait état de quelques pistes envisagées. La non-remise de quittance fait l'objet de constats d'infractions, avec sanctions à la clef. En ce qui concerne la couleur unique, il y a des pistes envisagées par rapport à ce qui se fait dans d'autres villes européennes.

Un commissaire UDC se dit effaré devant cette situation. Il s'agit d'un immense gaspillage où les énergies sont perdues pour rien. Il suggère de fixer un délai pour trouver une solution satisfaisante pour tous.

M. Bongard indique que la loi est complexe et difficile à appliquer. De plus, selon lui, il existe un manque de ressources certain. La situation est régulièrement examinée. D'autres pistes sont étudiées. A ce sujet, un travail de réflexion est réalisé par un sous-groupe du Conseil stratégique de la promotion économique.

Débat

Le président propose de passer au vote.

Une commissaire des Verts suggère plutôt d'attendre la décision du Tribunal administratif. Cette proposition est soutenue par un commissaire UDC.

Le président se demande si le renvoi de cette pétition à la Commission de l'économie ne serait pas opportun.

Un commissaire radical partage cet avis, étant donné que le problème qui nous occupe repose sur l'offre et la demande, principe qui ne fonctionne pas chez les taxis.

Une commissaire socialiste n'est pas favorable à cette proposition. A son avis, cette pétition concerne spécifiquement la Commission des transports.

Un commissaire libéral suggère de classer cette pétition. Toutes les auditions nécessaires ont déjà été faites et le problème largement discuté.

Une autre commissaire socialiste propose de suspendre les travaux sur la pétition 1615, dans l'attente de l'étude menée par le département sur la problématique des taxis.

Suite à cette proposition, la commission décide de suspendre ces deux objets.

Audition de M. Unger, conseiller d'Etat, DES, le mardi 8 avril 2008, relative aux pétition 1615, RD 693 et motion 1732.

Le président accueille M. Unger, conseiller d'Etat, M. Bongard, chargé de mission à la Direction des affaires économiques, M. Buhler, responsable du secteur juridique à la Direction des affaires économiques, et M. Amenenti, chef de projet des taxis dans le Conseil stratégique. Il leur cède la parole.

D'emblée, M. Unger rappelle que la commission a été saisie d'un rapport mettant en évidence les défauts de la loi. Celle-ci est compliquée et pourrait être simplifiée. De plus, bien que votée à l'unanimité, elle est contraire au droit supérieur en ce qui concerne les principes des accords bilatéraux et contraire au droit fédéral concernant le marché intérieur. De plus, elle est difficilement applicable. Par conséquent, il vaut la peine de se pencher dessus.

Pour cette réflexion, M. Unger explique avoir mandaté un Conseil stratégique de la promotion économique. Ainsi ce groupe de travail met en évidence les dysfonctionnements suivants : le manque de disposition des taxis à certaines heures, car il n'existe aucune planification. Par conséquent, les taxis prolifèrent aux heures de pointe mais il est extrêmement difficile

d'en trouver la nuit, par exemple. Il y a également des refus récurrents de prise en charge pour les trajets courts. L'accueil est souvent médiocre et le bilinguisme rarement assuré. Enfin, les tarifs sont beaucoup trop élevés et de nombreux taxis sont mal entretenus, ce qui ne constitue pas un outil de promotion économique pour Genève. M. Unger tient à préciser que ces dysfonctionnements ne touchent pas la totalité des taxis.

Sur ces bases, M. Unger explique que plusieurs principes ont été inscrits. En effet, il est important de prendre en compte la clientèle et de redéfinir le rôle de l'Etat. Un service de taxis modernes doit pouvoir contribuer à la mobilité du canton et participer au respect des normes environnementales en ce qui concerne l'air et le bruit. Par conséquent, la loi doit être simplifiée. Il pense qu'il n'est pas judicieux de maintenir le numerus clausus. Dans le cadre de l'étude, plusieurs observations ont été faites dans d'autres villes, notamment Prague qui jouit d'une excellente organisation dans le domaine des taxis. Ainsi, de nombreuses lignes directrices ont été établies pour une nouvelle loi, parmi elles :

- Créer une seule société de service public.
- Trouver une personne morale pour gérer la profession et garantir le service à la clientèle (cela pourrait être une centrale unique).
- Supprimer le numerus clausus.
- Supprimer les taxes et indemnités.
- Supprimer la gestion par l'Etat des émoluments.
- Mettre en place un service de contrôle efficace et régulier.
- Intégrer une commission consultative et une commission de discipline.
- Simplifier la base légale.

Ces points ont été mis en consultation auprès de différentes institutions pour obtenir un avis large afin d'avoir un tronc commun axé sur le client. Dans le courant de l'année 2009, le nouveau projet de loi devrait voir le jour. M. Unger annonce que la synthèse de la consultation sera remise à la commission.

A la suite de cette audition un débat s'instaure entre les commissaires sur le suivi de cette pétition. Finalement, la décision sera prise ultérieurement.

Dans sa séance du 15 avril 2008, une commissaire socialiste propose le dépôt de cette pétition sur le bureau du Grand Conseil, étant rappelé que M. Unger, conseiller d'Etat en charge de DES, entend présenter un nouveau projet de loi sur les taxis.

Le président met aux voix le dépôt de la pétition 1615 :

Pour : Unanimité (3 S, 2 Ve, 1 PDC, 2 R, 3 L, 2 UDC, 1 MCG)

Contre : –

Abstention : –

Pétition (1615)

pour modifier la loi sur les taxis et limousines (transport professionnel de personnes au moyen de voitures automobiles (LTaxis) H 1 30

La loi sur les taxis et limousines, en vigueur depuis mai 2006, est une **loi discriminatoire** dans son résultat. En effet, les taxis de service privé (taxis « bleus ») sont, au quotidien, discriminés dans l'exercice de leur profession par rapport aux taxis de service public (taxis « jaunes »), dès lors **que ladite loi leur interdit** notamment :

- **l'accès accru au domaine public ;**
- **la pose de signes extérieurs distinctifs sur le véhicule ;**
- **l'affiliation à une centrale de course ou, tout du moins, un empêchement concrètement ;**
- **le maraudage de la clientèle.**

La loi crée des inégalités de traitement entre les taxis bleus et jaunes (contrairement à l'art. 9 Constitution fédérale) et restreint les chauffeurs dans leur liberté économique (violation de l'art. 27 Constitution fédérale).

En réalité, l'importance de ces restrictions, prises dans leur ensemble, conduit purement et simplement à empêcher **les taxis bleus d'exercer leur activité** et va conduire les chauffeurs à la précarité. Sans le dire, **la loi actuelle vise à la disparition pure et simple des taxis bleus**, ce qui n'est pas admissible.

La **clientèle elle-même est pénalisée** car le prix d'une prestation est souvent plus élevé pour un taxi bleu que pour un taxi jaune, par suite des restrictions mentionnées ci-dessus.

Presque chaque jour, plusieurs d'entre nous sont mis à l'amende sur la base de cette loi, dont la légalité est douteuse. Des recours sont pendants auprès de l'autorité judiciaire compétente.

Nous ne pouvons plus laisser cette situation perdurer, il est temps d'agir.

L'Association de défense des intérêts des taxis sans droit de stationnement et de service privé demande que la loi sur les taxis et limousines (transport professionnel de personnes au moyen de voitures automobiles) (LTaxis H 1 30) soit réexaminée afin que cessent toutes les discriminations que cette loi engendre dans son application, afin de leur permettre de pratiquer réellement leur profession dans des conditions acceptables et respectueuses de la loi fédérale.

N.B. : 1578 signatures
*Association de défense des
intérêts des taxis*
c/o M^{me} Ana Maria Gallego
274, route des Fayards
1290 Versoix