

Date de dépôt : 6 septembre 2010

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier la pétition pour l'application de la loi sur les taxis et limousines (H 1 30)

Rapport de M. Jacques Jeannerat

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports s'est réunie, sous la présidence dynamique de Mme Elisabeth Chatelain, les 27 janvier et 24 février 2009 pour étudier la pétition pour l'application de la loi sur les taxis et limousines. Ont assisté aux séances MM. Nicolas Bongard, attaché à la direction générale des affaires économiques, DES, Jacques Folly, directeur du SCOM, DES, Carmelo Laganà, chef de secteur au SCOM, DES, et Christophe Genoud, secrétaire adjoint, DT. Les procès-verbaux ont été tenus avec exactitude par M. Rémy Asper, que le rapporteur remercie.

Cette pétition demande que l'Etat prenne les dispositions nécessaires pour appliquer la loi (H 1 30) votée par le parlement le 21 janvier 2005 ainsi que son règlement d'exécution, et effectue les contrôles de police indispensables à son application. Elle est munie de 400 signatures.

Audition de M. Pierre Jenni, pétitionnaire

M. Jenni indique que la démarche liée à la pétition est un peu tardive car la non application de la loi sur les taxis et limousines a déjà produit ses effets néfastes. La pétition a été lancée en raison des craintes ressenties quant au fait qu'une nouvelle loi soit imposée aux taxis sans les consulter. Les chauffeurs de taxis souhaitent alerter les députés que la loi actuelle n'a pas été appliquée, malgré l'accent qu'avaient mis les membres de la Commission des transports sur le fait qu'il était nécessaire de dégager des ressources à cette fin. Les chauffeurs de taxis ont donc pris l'initiative de mettre l'accent

sur le fait qu'ils sont favorables à la loi actuelle et son application. Quelques ajustements vis-à-vis de la loi actuelle seraient cependant indispensables.

La pétition met l'accent sur quelques points particuliers qui sont urgents. M. Jenni indique que le guichet de l'aéroport a dû être fermé, car la loi n'a pas été respectée. Les différents acteurs, les services de l'Etat et ceux de l'aéroport n'ont pas joué leur rôle. La fermeture du guichet constitue une grosse déception pour les taxis, car un travail important a été réalisé durant plus de deux ans pour finalement être abandonné à cause de l'inaction des différents acteurs. Les chauffeurs de taxis souhaiteraient mettre l'accent sur l'urgence des points mentionnés dans la pétition, en partant du principe que la loi actuelle est bonne dans ses fondements et qu'il convient de ne pas l'abandonner.

M. Jenni indique que les signatures proviennent uniquement de taxis jaunes. Il précise que l'organisation faîtière des chauffeurs de taxis de service public a été dissoute. Il relève que si la police sanctionnait par exemple l'usage abusif des voies de circulation réservées aux bus, les taxis privés rendraient leurs plaques. Il s'agit d'un exemple de mesure qui aurait des effets concrets.

Concernant la couleur des véhicules, M. Jenni remarque que les taxis sont tenus de respecter leurs obligations. Concernant la couleur des véhicules, les chauffeurs ne sont aujourd'hui pas tenus de peindre leur véhicule d'une certaine couleur. Le Conseil d'Etat n'a pas défini de teinte, en se rendant compte qu'une telle disposition était abusive, surtout en raison des coûts qui seraient inévitablement répercutés sur les usagers. Il estime que les arguments contre une couleur imposée ont largement été répercutés et qu'il serait absurde d'insister aujourd'hui sur cet élément, car il ne s'agit pas du problème principal. Les problèmes importants découlent des tarifs élevés et du mauvais comportement de certains conducteurs.

S'agissant d'autres contraintes telles que par exemple la délivrance de quittances ou l'obligation de tenir à disposition un siège pour bébé, M. Jenny relève que la commission de discipline ne s'est jamais réunie alors qu'elle aurait pu sanctionner les mauvais éléments. Pour l'établissement systématique d'une quittance, un mouvement de réticence pas réellement justifiable a eu lieu. Ce qui déplaisait, c'était l'obligation de donner une quittance systématiquement, que le client le veuille ou non, ce qui implique de devoir rattraper le client pour lui donner une quittance qu'il ne souhaite peut être pas. M. Jenni ne comprend pas qu'une quittance soit exigée pour des raisons fiscales, car toutes les données sont enregistrées dans les taximètres. Les chauffeurs de taxis ne contestent plus cet aspect, car ils se sont rendus compte qu'il n'était pas défendable. Concernant les sièges pour

enfants, partout en Europe, les taxis ont été dispensés de cette obligation pour la simple raison que ces derniers n'ont pas suffisamment de place disponible à bord de leur véhicule. Il serait nécessaire, pour respecter toutes les normes de sécurité, de disposer de 3 types de sièges différents.

Le guichet de l'aéroport a également été créé pour tenir à disposition les sièges spéciaux mais un problème se pose au niveau du rapatriement desdits sièges, qui implique une course à vide pour le chauffeur. De plus, certaines personnes ne souhaitent pas mettre leur bébé dans des sièges partagés.

M. Jenni estime qu'il est souhaitable d'opérer quelques aménagements dans la loi actuelle. Une application en l'état de l'actuelle loi serait satisfaisante, mais injuste vis-à-vis des taxis bleus qui n'ont jusque-là pas été touchés. Ceux-ci ont même été incités à travailler en tant que taxis privés lorsqu'ils demandaient à travailler comme chauffeur de taxi de service public, alors même que la loi était destinée à diminuer l'attractivité des taxis bleus. Il indique pouvoir comprendre que les chauffeurs de taxis privés soient mécontents suite à l'application soudaine de la loi.

Il souligne que les problèmes entre les taxis bleus et jaunes se posent depuis longtemps, et nulle part ailleurs en Suisse. Partout ailleurs, ce sont des taxis publics qui assurent le service, une alternative privée existant pour les clients plus exigeants, mais n'étant pas dénommée « taxi ». M. Jenni estime que si Genève prenait l'initiative de supprimer les deux catégories de taxis, elle réglerait le problème au niveau national en donnant un exemple spectaculaire.

Lors de la dernière révision de la loi, l'organisation faîtière était le principal interlocuteur de l'Etat. Elle a été dissoute, car, selon M. Jenni, le législateur souhaitait n'avoir plus qu'un seul interlocuteur pour éviter d'avoir à procéder à de trop nombreuses auditions. L'association faîtière a fourni un travail, mais les dissensions entre les différentes associations ont perduré. L'organisation faîtière s'est vue décriée par la profession qui ne se reconnaissait pas dans ses représentants. Le secrétaire général de l'institution commune devait tenter de trouver un consensus, mais a commencé à prendre des libertés et à travailler sans consulter les associations, ce qui a suscité la colère des membres. De plus, l'organisation faîtière ne disposait pas des moyens nécessaires à son fonctionnement. Des demandes ont été formulées aux services de l'Etat concernant l'attribution des moyens nécessaires au fonctionnement de l'institution commune. Celle-ci a pratiquement travaillé bénévolement pendant deux ans.

A une question qui demande si le fait de supprimer la distinction entre taxis privés et de service public ne reviendrait pas à libéraliser le marché, ce

qui impliquerait que le nombre de taxis augmente encore, M. Jenni répond que l'existence de deux catégories constitue une entrave à la profession dès lors que le marché des taxis jaunes est régulé et que les bleus peuvent se développer librement.

M. Jenni estime qu'il ne serait pas correct d'appliquer aujourd'hui la loi après l'avoir laissée sans effet durant une certaine période. Il indique être opposé à la coexistence de deux catégories.

M. Jenni relève qu'il existe deux solutions. La première consiste à libéraliser le marché, mais il est apparu qu'un tel système ne fonctionnait pas. Dans le monde entier, le marché a été régulé. Quelques grandes villes américaines ont libéralisé le marché sans véritable succès. Partout, la tendance revient à un régime réglementé. Ceci s'explique par le fait que les taxis ne subissent pas les règles du marché. Par exemple, le client, lorsqu'il est en station ou appelle la centrale, ne choisit pas son taxi. Le métier de taxi ne suit ainsi pas les règles de la concurrence. Il signale un exposé de l'International road transport union (IRU) et disponible au téléchargement sur le site : www.IRU.org Si la libéralisation n'est pas envisageable, reste la deuxième solution consistant à faire des taxis un véritable service public. Cette appellation figure déjà dans la loi, mais il n'a pas été décidé d'affirmer que les taxis constituent un véritable service unique. En parvenant à y intégrer tous les bleus, un tel service unique pourrait fonctionner et permettrait à l'Etat de contrôler, au moyen de statistiques fiables, le nombre idéal de taxis. Il relève qu'il n'est pas possible de comparer l'activité des différentes centrales, car elles ne dévoilent pas, pour des raisons commerciales évidentes, leurs chiffres.

Quelles sont les possibilités de limiter le nombre de taxis sans enfreindre la liberté de commerce qui a motivé plusieurs recours ? M. Jenni se réfère à un avis de droit du professeur Auer, paru lors du vote de la loi en 2005. Si le taxi devient un service public, la liberté d'entreprise n'existe plus en la matière. A Lausanne, une seule centrale de taxis est imposée et le Tribunal fédéral a confirmé cette possibilité. Le monopole n'était plus dans l'air du temps en 2005, mais aujourd'hui, au vu notamment de la crise financière, les taxis demandent un contrôle de la part de l'Etat.

Les taxis ont-ils été consultés par le département quant à cette réflexion sur une nouvelle révision de la loi ? M. Jenni indique que les taxis ont été consultés par M. Bongard, qui a mis en place le travail en question. Un des points du projet de consultation élargie visait à obtenir l'aval des milieux professionnels. Etant donné que les pistes présentées visaient à libéraliser la profession, elles sont parues inacceptables. Le processus de consultation élargi a surtout mis en évidence les dysfonctionnements en matière de taxis. Les

usagers sont mécontents. Les taxis reprochent au département de les rendre responsables de la qualité médiocre des services, alors qu'ils sont victimes de la non-application de la loi.

Il indique tenter aujourd'hui de drainer un mouvement qui se dessine et avoir été élu à la tête de l'association principale des taxis. Il indique que beaucoup de chauffeur lui accordent leur confiance pour son intégrité et car ils ont connu son père. Il indique que M. Bouchard, actionnaire de la SCCIT se trouve aujourd'hui dans une situation inconfortable. En effet, ce dernier participe à hauteur de 50% à la SCCIT, mais ne contribue plus de manière significative au chiffre d'affaire de la société. Il est donc souhaité reprendre les parts de M. Bouchard.

M. Jenni indique encore que les taxis français font de la concurrence déloyale à l'aéroport. Toutes sortes de navettes munies de plaques françaises et conduites par des chauffeurs non professionnels circulent dans le secteur de l'aéroport. Les taxis ne voient pas, même si l'aéroport a une vocation régionale, pourquoi il devrait être permis à tous de venir sur le marché genevois. Si la loi est revue, les chauffeurs de taxis exigeront la réintégration des articles de règlement qui ont été supprimés sur les taxis français.

Audition du sous-brigadier Luigi Bergonzoli de la brigade de sécurité routière

M. Bergonzoli explique qu'au sein de la Brigade de sécurité routière (BSR), le Groupe transports et environnement (GTE) s'occupe de tous les secteurs d'activités liés à l'environnement. Il contrôle également les niveaux sonores émis par les véhicules en circulation, notamment les poids lourds, leur équipement et il lutte contre les nuisances troublant la tranquillité publique. Il s'assure que les entreprises de transports respectent la réglementation. M. Bergonzoli précise que le GTE est constitué de 6 personnes et doté de 2 postes administratifs.

S'agissant de la question de l'application ou non de la loi, M. Bergonzoli indique que la gendarmerie a un dicastère concernant les taxis, défini par l'Ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles (OTR) et ensuite par la LTaxis et son règlement d'application. La gendarmerie travaille donc en premier lieu sur l'ensemble des chauffeurs professionnels, puis sur l'application de la loi et règlement sur les taxis. Il indique que la loi sur les taxis est appliquée concrètement par la gendarmerie et que des contrôles routiers ont lieu. Cependant, la gendarmerie ne s'occupe pas des éléments de contrôle prévus par la loi sur les taxis et n'étant pas de son dicastère.

La loi actuelle n'est-elle pas trop compliquée pour être mise en application ? M. Bergonzoli répond que le travail spécifique du GTE consiste à garantir que le client soit correctement conduit d'un point à un autre, les autres contrôles n'étant pas de son dicastère.

Il indique donner des cours sur l'application de la LTaxis. Il relève que beaucoup d'éléments de cette loi ne sont pas applicables. Pour le reste, la gendarmerie doit suivre la loi et le fait.

M. Bergonzoli indique que lorsque la gendarmerie souhaite des explications concernant une disposition de la loi, des échanges ont lieu avec le département pour obtenir des réponses. Il y a beaucoup trop de contrôles prévus par la loi qui nécessitent des compétences particulières et il n'est pas possible de les effectuer tous.

La présidente relève dans le résultat de la consultation élargie concernant la révision de la loi sur les taxis et limousines que « *sans une réelle force de contrôle affectée exclusivement au domaine considéré, aucun respect des exigences légales dont l'Etat est le garant n'a la moindre chance d'être concrètement assuré* » et que « *seule la réinstauration d'une brigade des taxis est à même de procéder de manière efficace et reconnue par les professionnels aux contrôles exigés par toute législation genevoise sur les transporteurs professionnels de personnes* ». Elle souhaiterait plus d'information sur l'ancienne brigade des taxis.

M. Bergonzoli indique ne pas avoir travaillé lui-même avec la brigade des taxis qui n'existe plus depuis une dizaine d'années. Il relève que le travail de cette brigade était reconnu, le GTE procédant aujourd'hui avec les moyens à sa disposition.

M. Bergonzoli indique ne pas avoir à porter de jugement sur la loi ou son règlement. Il indique mentionner, durant les cours qu'il dispense, qu'il convient de ne pas avoir des œillères s'agissant de l'application de la loi. Il estime que le taxi est un service à la personne transportée. Celle-ci n'a pas de notion de loi et ne s'inquiète pas d'être transportée par un taxi privé ou de service public. Lorsqu'une personne appelle une centrale et qu'elle obtient un taxi privé, elle pourrait être lésée car le chauffeur ne pourra notamment pas emprunter les voies de bus. Le parcours en est rallongé et inflige une perte de qualité du service obtenu par le client. Cet exemple fait partie de beaucoup d'éléments problématiques qui sont dans la loi et le règlement.

Discussion

Un député (L) relève que l'Etat manquant de ressources, il est difficile de voter des lois sans pouvoir les appliquer. La loi a été acceptée par tous, sauf concernant la couleur jaune. Malheureusement, cette loi qui visait à diminuer l'attractivité des taxis privés (bleus) n'a pas eu les effets escomptés, car elle n'a pas été mise en application. Le Tribunal administratif a confirmé le droit aux taxis privés d'être équipés d'une bombonne bleue sur le toit de leur véhicule.

Une députée (Ve) s'interroge concernant la couleur des véhicules. Elle se demande pourquoi le Conseil d'Etat ne parvient pas à arrêter un choix de couleur.

M. Bongard relève que la couleur des véhicules fait partie des éléments qui ont été placés à un moment dans la compétence des milieux professionnels qui n'y ont pas donné suite. La profession a été mise en demeure quant au choix entre deux types de teintes. Il n'a pas été donné suite à cette demande et la situation est donc restée inchangée. Par ailleurs, lors du changement de loi, la nouvelle teinte devait être appliquée aux véhicules neufs. Les chauffeurs ont tous acheté des véhicules d'occasion afin de ne pas être tenu de teindre leur véhicule. La loi prévoit que dès 2010, tous les taxis devront être peints dans la teinte unique.

La présidente demande au département de faire le point de la situation concernant les taxis.

M. Bongard indique qu'une procédure de consultation a été menée de mars à octobre 2008 en vue d'une révision de la loi. Une synthèse a été établie le 23 décembre 2008. Cette synthèse mentionne les résultats pour tous les milieux professionnels. Tous ceux-ci s'accordent notamment sur la conclusion d'un contrat de prestations avec une société pour garantir un service permanent sur l'ensemble du canton, la suppression des autorisations de limousines, la suppression de la commission consultative des taxis au bénéfice d'une représentation au sein des entités prestataires et la simplification de la base légale. Il s'agirait aussi de mettre en place une brigade des taxis. Il est en effet difficile, voire impossible, pour un contrôleur administratif de réaliser certains contrôles.

Deux éléments sont contestés. Le premier porte sur le rattachement au DES, les milieux professionnels estimant de manière variable que le DI ou le DT doit être désigné. Il a donc été conclu que le DES serait rapporteur et le DI et le DT co-rapporteurs. La libéralisation du marché est également contestée. Ces deux lignes directrices sont fortement contestées, ce qui implique de s'y pencher. Deux choix sont possibles : la création d'un

véritable service public ou la libéralisation du marché. Les chauffeurs de taxis ne souhaitent pas une libéralisation, car un tel système n'existerait pas ailleurs dans le monde. M. Bongard relève qu'il est intéressant de voir que la libéralisation fonctionne à Zurich. Concernant la libéralisation des tarifs, il y a eu concurrence à Berne. Il souligne que les deux tiers des orientations trouvent l'accord de tous, deux d'entre elles suscitant des avis partagés.

Le principal point de désaccord est la libéralisation. Il indique qu'il transmettra la synthèse de la consultation à la commission et que la commission consultative sera réunie le 5 février pour l'examiner.

Un député (L) remarque que les affirmations des pétitionnaires portent sur le fait que la loi n'est pas appliquée. Il souhaiterait connaître la position du département sur ce point, s'agissant d'affirmations graves. Il souhaiterait notamment des explications concernant le fait que la commission de discipline n'a pas été convoquée.

M. Folly remarque que M. Jenni a relevé que depuis un certain temps, le travail d'application de la loi était correct. Il rappelle que le domaine des taxis a toujours été problématique. Concernant l'application de la loi, des contrôles seront mis sur pied en collaboration avec la gendarmerie. Les services administratifs peuvent effectuer le contrôle des conditions cadres d'exploitation, mais n'ont aucune compétence pour arrêter les taxis en circulation et doivent pour cela être accompagnés de la police.

Les services administratifs n'ont par exemple pas de compétence pour confisquer les plaques de véhicules non conformes. Des contrôles fixes ont été mis en places aux stations, les limousines ont également été contrôlées. La question de la représentativité des associations a aussi été examinée et un contrôle des centrales de taxis et services de limousines a démarré. Ces dossiers ont débuté en 2008. Une décision concernant les centrales et la représentativité des associations devraient être prise à moyen terme. Actuellement, huit associations de taxis sont inscrites. Après un premier contrôle, deux d'entre elles ont demandé à être radiées, certaines n'ont pas répondu et il est apparu pour d'autres qu'elles n'existent plus. Restent quatre associations pour lesquelles le service doit vérifier qu'elles remplissent les conditions de représentativité. Un travail est aussi en cours concernant le choix des centrales de travailler avec les taxis jaunes ou bleus. La pétition prétend qu'un certain nombre de centrales travaillent avec les deux entités, élément qui sera vérifié par le service du commerce. Il indique que dans le cadre des contrôles effectués, une cinquantaine d'entreprises potentielles de limousines a été identifiée. Des surprises pourraient se présenter concernant ces entreprises. Il souligne qu'au vu des moyens à disposition pour les

contrôles et le travail administratif qui en découle, ainsi que de la complexité de la loi, le travail effectué est maximal.

Concernant les travaux en cours pour refondre la loi, le département a réalisé un travail important, contrairement à ce que prétend M. Jenni. Il cède la parole à M. Laganà pour détailler les contrôles effectués.

M. Laganà indique que des contrôles ont été mis en place au mois de décembre avec la gendarmerie sur l'aéroport, la gare CFF, la gare routière, Rive, Longemalle et Palexpo. Des contrôles roulants ont aussi été effectués, par exemple de l'emprunt des voies de bus ou du maraudage. 90 contrôles ont été effectués en décembre durant 3 demi-journées. Le service du commerce compte 7 inspecteurs qui doivent effectuer des contrôles dans de nombreux domaines comme l'indication de prix ou la fermeture des magasins. En janvier, les contrôles ont repris, notamment à Palexpo la semaine dernière. 56 contrôles en un après-midi ont alors été réalisés et une trentaine d'infractions constatées concernant tous les types de taxis ou limousines. Les infractions portent notamment sur le défaut de carte professionnelle, de feuillet d'information qui doit être mis à disposition du client ou de délivrance d'une quittance, ce dernier élément constituant un véritable point noir. Des problèmes d'acceptation des courses, de courtoisie et de tenue des chauffeurs ont aussi été constatés. Il est apparu que les taxis privés utilisent les emplacements réservés aux taxis, les stations et parfois aussi les voies de bus. Le service du commerce n'est pas compétent pour interpellier les taxis privés empruntant les voies de bus et peut seulement observer l'infraction puis convoquer le chauffeur concerné. Au salon international de l'horlogerie, une limousine sur trois n'était pas conforme.

Il est prévu d'affecter deux semaines de février au contrôle des taxis. En mars, des contrôles sont prévus pour le salon de l'automobile.

Des contrôles roulants et fixes seront mis en place pour les mois d'avril, mai et juin ; une semaine par mois devant alors y être consacrée.

M. Folly remarque qu'il pourrait être utile à la commission d'auditionner la gendarmerie pour disposer de l'avis de toutes les personnes en charge de l'application de la loi sur les taxis et limousines.

M. Bongard indique que la commission consultative est destinée à offrir à l'Etat un interlocuteur pour la consultation des milieux professionnels. Dès qu'une institution commune a été créée, c'est avec celle-ci que l'Etat a traité et la commission consultative a connu moins de séances que dans le passé. Maintenant que l'institution commune est dissoute, la commission consultative sera à nouveau réunie le 5 février pour discuter des résultats de la synthèse sur la procédure de consultation.

M. Folly indique que la commission de discipline réunit les associations professionnelles intéressées et doit s'occuper de cas extrêmement graves, par exemple du retrait de l'autorisation d'exercer. Il n'y a eu jusqu'à présent aucun cas d'une gravité qui aurait justifié de réunir la commission de discipline. Les cas qui sont remontés au département portaient sur des problèmes de quittance, de défaut d'information au client, de manque de courtoisie ou de refus de course. La commission consultative sera réunie la semaine prochaine pour discuter de la révision de la loi.

Un député (PDC) estime que les chiffres concernant les contrôles sont intéressants. Il se demande si les associations professionnelles sont mises au courant des évolutions envisagées par le département.

M. Bongard remarque que l'institution commune qui n'existe plus se réunissait pour discuter d'un certain nombre de points et restait toujours en lien avec les différentes affaires. Les milieux professionnels s'exprimaient par l'institution commune. Il remarque qu'une institution commune est la condition première à une délégation de tâche. Il estime bon que les taxis demandent des délégations de tâches mais relève qu'ils doivent pour cela recréer une institution faïtière. Le guichet de l'aéroport a été en place de manière continue de 2007 à 2008. Le département a géré ce guichet en collaboration avec l'institution commune. Le guichet de l'aéroport était la première occasion d'une délégation de tâche vers les taxis. Une convention sur ce point a été signée le 1er juillet et remise en cause en novembre, moment auquel l'association de M. Jenni prenait la position d'institution commune. Une partie de cette association a convaincu les chauffeurs de taxis de ne pas payer leur participation au financement du guichet. A défaut de liquidités, le guichet a du être fermé séance tenante. Il s'agissait de la première délégation de tâche aux milieux professionnels et celle-ci a fait long feu. Il souligne que les milieux professionnels ont souvent eu l'occasion de se voir déléguer des tâches, sans y donner suite.

M. Folly indique qu'il a été proposé le 13 octobre 2008 à l'institution commune de lui donner pratiquement, et en deux temps, toutes les tâches de gestion des taxis, mises à part la délivrance des cartes professionnelles, l'organisation des examens et la gestion des commissions. Aucun business plan n'a jamais été reçu de l'institution commune qui n'existe plus.

M. Bongard indique qu'à la connaissance du service du commerce (SCOM), l'ancienne brigade était forte d'environ 15 membres il y a une dizaine d'années. Le fait de passer de 15 à 6 membres implique probablement l'impossibilité d'effectuer le même travail. Il souligne que le GTE s'occupe aujourd'hui aussi du contrôle des nuisances sonores, par exemple lors de manifestations. Les demandes d'autorisation basées sur la loi sur les

spectacles et les divertissements sont en augmentation et cela implique probablement un travail accru de la brigade en matière de contrôle des nuisances sonores. Il admet que le devoir de réserve du gendarme puisse ne pas lui permettre de dire certaines choses. Il semble difficile de demander au groupe de 6 personnes du GTE d'effectuer un travail plus important qu'aujourd'hui.

Il indique qu'à Zurich, la police de la circulation, la police municipale et la brigade des taxis s'occupent des contrôles liés aux taxis. Deux personnes prennent une à deux heures quotidiennement pour effectuer des contrôles. La police de la circulation et la brigade des taxis effectuent des contrôles une fois par semaine. Le service du commerce sait que le contrôle est important, c'est pourquoi il serait d'avis de reconduire la brigade des taxis.

Concernant l'inapplicabilité de l'art. 44, cette disposition donne des droits à la gendarmerie qu'elle ne peut pas exercer en raison d'une contrariété à la LCR. Un problème se pose aussi vis-à-vis de l'autorité compétente pour donner l'accord au gendarme présent sur le terrain de prononcer les sanctions de l'art. 44. M. Bongard souligne que certains effets de la loi nécessitent des compétences de police, comme la saisie de plaques ou le fait d'arrêter un véhicule en marche. A l'aéroport, c'est la gendarmerie ou la PSI qui peuvent intervenir en cas de problèmes sécuritaires. Des problèmes manifestes peuvent se présenter dès lors qu'il s'agit pour le SCOM d'effectuer des contrôles impliquant des compétences de police, par exemple l'usage d'une forme de contrainte. Le fait que deux organismes différents soient chargés de l'application de la loi peut créer des problèmes, d'où découle la suggestion de recréer une brigade des taxis qui pourrait faire le plus comme le moins.

M. Laganà relève que le SCOM ne peut pas faire certains contrôles seul, comme le contrôle des taxis sur les voies de bus ou du maraudage. En revanche, le SCOM peut contrôler seul des éléments tels que la prise en charge, la remise des quittances, la propreté du véhicule ou la vérification de la carte professionnelle. Le SCOM peut contrôler ces éléments et le fait depuis trois mois de manière soutenue. Une collaboration, limitée aux ressources disponibles, a été mise en place avec la gendarmerie. Le SCOM et la gendarmerie se sont mis d'accord pour consacrer deux demi-journées par mois aux contrôles que le SCOM ne peut pas effectuer seul.

M. Folly rappelle que lorsque que la loi actuelle avait été votée par le parlement, il avait été relevé que les moyens de la faire appliquer devaient être mis à disposition. Il relève que les moyens n'ont jamais été disponibles. Il rappelle que le service compétent s'était vu retirer à l'époque 5,5 postes et a ainsi dû faire face à un manque de moyens et d'effectif. Cette réduction des

ressources motive le travail actuel de simplification, d'harmonisation et de dynamisation du SCOM.

Il relève que le problème des compétences partagées, entre la gendarmerie qui a des compétences de police et le SCOM qui a des compétences administratives, implique que certains contrôles ne peuvent être effectués qu'en binôme réunissant les deux entités. Un agent du SCOM ne peut pas arrêter un véhicule ou contraindre les transporteurs lorsqu'ils sont en train de rouler sur la voie publique.

M. Bongard indique que le 5 février, la commission consultative de la loi sur les taxis, qui permet au département de consulter les milieux représentatifs des transports professionnels de personnes par rapport à la loi actuelle, a été réunie. Ont été rencontrés les organismes actuellement représentatifs du monde des taxis. Leur représentativité est en ce début d'année examinée par le SCOM afin de déterminer qui représente encore valablement le monde des taxis.

Divers points ont été exposés le 5 février, qui touchaient notamment ceux soulevés par la pétition. Concernant le contrôle des taxis privés, le SCOM procède depuis la fin de l'année dernière à des contrôles réguliers. Ceci a permis aux représentants présents le 5 février de saluer le fait que le SCOM a repris les choses en main après s'être stabilisé, le SCOM étant né en 2007. Cela démontre que des contrôles sont effectués.

M. Laganà indique qu'en février, 10 jours de contrôles en station ou roulants ont été organisés. Sur ces 10 jours, 837 contrôles ont été effectués, dont 683 sur des taxis de service public et 143 sur des transporteurs privés. 74 infractions ont été constatées concernant les chauffeurs privés et ont donné lieu à des sanctions administratives. 25 infractions ont été constatées concernant les taxis de service public. La proportion d'infractions commises s'élève à 3,66% pour les taxis publics et à 51,75% pour les taxis privés. Pour les taxis privés, les principaux problèmes portent sur le non retour à une case de stationnement, le maraudage et l'utilisation des voies de bus.

Une députée (Ve) se demande si la pétition n'offre pas au parlement une occasion d'affirmer son souhait de voir la loi actuelle révisée. Le renvoi de la pétition permettrait de souligner que la loi n'est pas applicable et de montrer la volonté du parlement.

Un député (PDC) propose de déposer la pétition sur le bureau du Grand Conseil. Des problèmes réels se posent et classer la pétition reviendrait à nier que la situation n'est pas optimale. Le SCOM a indiqué que les différents services de l'Etat sont au clair sur les problèmes qui se posent et qu'une loi est en préparation pour proposer des solutions. Le PDC est d'avis qu'il convient de déposer la pétition sur le bureau du Grand Conseil.

Un député (L) relève que la quasi-totalité de la pétition a déjà été traitée par le Département, mis à part la question du contrôle des taxis privés. Cet élément pourra être réalisé avec la nouvelle loi. Il estime inutile de charger d'avantage le bureau du Grand Conseil et que c'est plutôt via un projet de loi qu'il sera possible de rétablir une situation correcte.

Un autre député (L) remarque que le dossier ne fait qu'empirer. Il estime qu'il ne sert à rien de tenter de limiter les dégâts, ce qui a déjà été fait deux fois. Il estime que l'Etat est en partie responsable car il n'a pas effectué les contrôles dès le début. Il apparaît selon les informations du SCOM que les contrôles sont efficaces. Malheureusement, la situation actuelle n'offre plus d'espoir de réparer les problèmes. Il estime nécessaire de repenser la loi dans sa totalité. Le renvoi ou le dépôt de la pétition n'aurait aucune signification. Il estime qu'il convient de classer la pétition et cesser de s'apitoyer sur le passé. Il relève la solution consistant à supprimer la loi sur les taxis et soumettre ainsi ces derniers au même régime que n'importe quelle autre profession.

Vote

La présidente met successivement aux voix le dépôt de la P1861 sur le bureau du Grand Conseil, le classement de la pétition, puis son renvoi au Conseil d'Etat :

Le dépôt de la P 1681 sur le bureau du Grand Conseil est accepté.

Pour : 7 (3 S, 1 UDC, 2 R, 1 PDC)

Contre : 3 (3 L)

Abstentions : 3 (2 Ve, 1 MCG)

Le classement de la P 1681 est refusé.

Pour : 3 (3 L)

Contre : 10 (3 S, 2 Ve, 1 PDC, 2 R, 1 UDC, 1 MCG)

Abstention: -

Le renvoi de la P 1681 au Conseil d'Etat est refusé.

Pour : 3 (2 Ve, 1 MCG)

Contre: 6 (1 PDC, 1 R, 3 L, 1 UDC)

Abstentions : 4 (3 S, 1 R)

Ainsi, une majorité de la Commission des transports vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à déposer la pétition pour l'application de la loi sur les taxis et limousines sur bureau du Grand Conseil.

Catégorie de débat : II

Pétition

(1681)

pour l'application de la loi sur les taxis et limousines (H 1 30)

Par la présente pétition, les chauffeurs de taxis de service public soussignés demandent que l'Etat prenne les dispositions nécessaires pour appliquer la loi (H 1 30) votée par le parlement le 21 janvier 2005 ainsi que son règlement d'exécution et effectuer les contrôles de police indispensables à son application. Plus précisément et par ordre d'urgence, nous demandons :

- **Contrôles des taxis privés** qui ne peuvent utiliser les couloirs de bus (Ltaxis 19 al.1), qui doivent rejoindre leur place privée après chaque course (Rtaxis 15al.2) et qui ne peuvent travailler au sein d'une centrale de taxis publics (Ltaxis 13 al.3).
- **Déplacement du guichet de l'aéroport** vers la tête de station (Rtaxis 24 al.1) et **participation financière de l'AIG** à sa gestion (Rtaxis 24 al.2 et 8).
- **Délégation des tâches** et plus particulièrement la gestion du fonds pour l'amélioration des conditions sociales de la profession dont le rendement devrait permettre la rémunération des membres de l'institution faîtière, l'ICTL (Rtaxis 21 al.2).
- **Convocation des commissions** de discipline (Ltaxis 48) et consultative (Ltaxis 50).

Bien que le département de l'économie et de la santé, en charge des taxis, planche sur un nouveau projet de loi, les milieux professionnels restent convaincus que ces travaux n'aboutiront à rien si la loi n'est pas appliquée. Nous dénonçons tout particulièrement l'immobilisme de la police qui est seule habilitée à sanctionner les infractions sur la voie publique. Les taxis dépendent aussi du département des institutions au travers de la BTE et du SAN. La police devrait donc être formée pour intervenir dans tous les cas de figures qui concernent les taxis, qu'ils soient publics, privés ou étrangers.

Avant d'entrer en matière sur un nouveau projet de loi, nous demandons que tout soit mis en œuvre pour appliquer la loi actuelle.

N.B. : 400 signatures
p.a. Société Hey taxi !
p.a. M. Pierre Jenni
Chemin des Sellières 9b
1219 Aire