

Date de dépôt : 5 mars 2018

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier le projet de loi de M^{mes} et MM. Thomas Wenger, Salima Moyard, Caroline Marti, Roger Deneys, Jean-Charles Rielle, Cyril Mizrahi, Marion Sobanek, Romain de Sainte Marie modifiant la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) (H 1 31) (*Utilisation des voies réservées aux transports en commun par les taxis en service*)

Rapport de M. André Python

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports a examiné ce PL au cours de 6 séances, celles des 5, 12 et 19 décembre 2017, ainsi que celles des 16 et 23 janvier et du 6 février 2018, sous la présidence de M. Bernhard Riedweg.

Ont assisté aux travaux :

- M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat (DETA) ;
- M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat (DSE) ;
- M. David Favre, directeur général des transports (DETA) ;
- M. Patrick Baud-Lavigne, directeur de cabinet (DSE).

Nos remerciements à : M^{me} Noémie Pauli, M. Vincent Moret et M. Nicolas Gasbarro, procès-verbalistes.

En préambule, il est important de vous informer que deux projets de lois demandaient quasiment la même chose à quelques détails près, soit le PL 12185 de M. le député Pascal Spuhler et le PL 12213 de M. le député Thomas Wenger, qui fait l'objet du présent rapport – le PL 12185 ayant été suspendu lors de la séance du 23 janvier 2018.

Comme les projets ont été traités ensemble lors des auditions, les questions posées sont souvent les mêmes.

Différences entre les deux projets de lois

PL 12213 (Wenger)

Art. 19 al. 1 lettres b et c (nouvelle teneur)

Tout taxi bénéficiant d'une autorisation conformément à la présente loi dispose d'un droit d'usage accru du domaine public lui permettant, aux endroits où la mention « Taxi » ou « Taxis exceptés » est spécifiquement indiquée :

- b) d'utiliser les voies réservées aux transports en commun, s'il transporte des clients, répond à une commande ou rejoint une station.
- c) d'emprunter les zones ou les rues dans lesquelles la circulation est restreinte, s'il transporte des clients, répond à une commande ou rejoint une station.

PL 12185 (Spuhler)

Art. 19, al. 1 lettre b (modifiée)

- b) d'utiliser les voies réservées aux transports en commun.

Le but de ces PL est le même, soit d'autoriser les taxis en service à circuler dans les voies de bus marquées « Taxi », à les utiliser à vide (sans client) lorsqu'ils répondent à une commande ou rallient leur station.

Plusieurs députés refusent de modifier la LTVTC (H 1 31) qui est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2017.

Pour rappel, l'article 19 lettre b les autorise à utiliser les voies réservées aux transports en commun, s'ils transportent des passagers.

M. Wenger souhaite rappeler la grande différence entre les deux PL. Le premier juillet, la LTVTC est entrée en vigueur. Les voies de bus utilisables par les taxis représentent environ 30% des voies dédiées au transport public. La crainte se situait au niveau de l'engorgement de ces voies de bus. Il relève que les commissaires venaient effectivement de voter les voitures sérigraphiées de police, de police municipale et ils ont rajouté le SIS.

M. Barthassat était venu avec son projet de mettre les deux RM sur les voies de bus. Il s'agissait d'un contexte de crainte d'engorgement de ces voies de bus. La crainte était aussi ancrée dans le fait qu'il y avait environ 875 taxis et que la nouvelle loi faisait en sorte que les taxis bleus puissent devenir des taxis jaunes. De ce fait, on a désormais environ 1300 taxis qui auraient l'usage accru du domaine public. Le PL socialiste a été déposé le 6 novembre. Il a été

discuté avec les milieux représentant des taxis. Il y avait des exemples très concrets de perte de temps à cause des bouchons, ou du fait de la non-utilisation des voies de bus quand un chauffeur de taxi ne transporte pas un client.

M. Wenger explique qu'ils doivent faire des détours pour rejoindre des stations comme celle de Cornavin.

Le PL dit effectivement que les taxis ont l'usage accru du domaine public et ont donc la possibilité d'utiliser les voies de bus/taxi s'ils transportent un client et c'est déjà le cas avec la nouvelle loi.

Mais ce PL rajoute : « lorsqu'il répond à une commande ou rejoint une station ». Autrement dit, ils peuvent utiliser les voies de bus lorsqu'ils sont en service. Ils ont rajouté « ou rejoint une station », car il y en a à l'intérieur de certaines zones restreintes. Il encourage à soutenir ce PL qui est rassembleur. La pratique montre que c'était une mauvaise idée de les interdire dans la réponse à une commande ou pour rejoindre une station. Il a un exemple sur une journée de travail d'environ 10h qui lui a été fourni.

Cela montre qu'un chauffeur peut perdre entre 2h et 3h sur une journée en étant coincé dans un bouchon du fait qu'il ne peut pas utiliser la voie de bus ou qu'il doit faire un détour pour rejoindre la station de taxis, c'est la grosse différence par rapport à l'autre PL qui est mal écrit dans le sens où ils ont simplement retiré les conditions.

Cependant, admettons qu'une voie de bus en particulier soit trop engorgée par les taxis, le DETA pourra en tout temps enlever la mention « Taxi » et la réserver uniquement aux transports en commun et plus aux taxis. Pour le parti socialiste, l'objectif de ce PL est de faire en sorte que les taxis puissent faire leur travail, répondre à une commande sans arriver trop tard à cause de bouchons. Il faut qu'ils puissent effectuer leur métier dans de bonnes conditions. C'est également bénéfique pour les clients. Il y a aussi l'argument de dire que les taxis coincés dans des bouchons pendant 2h par jour ne sont bénéfiques pour personne, encore moins pour l'environnement.

Mise au point par M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat (DETA), et M. David Favre, directeur général des transports (DETA), et audition de M. Patrick Baud-Lavigne, directeur de cabinet (DSE)

M. Barthassat dit qu'il était étonné par rapport à cette histoire des taxis dans les voies de bus/taxi. En effet, lorsqu'il y a eu la loi sur les taxis, il n'était pas au courant des différents pourparlers que M. Maudet a eu avec les taxis. Ils pensaient que cela concernait un arrangement dès lors qu'ils ont vu cette inscription dans le PL des taxis.

Les taxis n'étaient pas contents et c'était une des bases de leurs recours contre la loi qui est en vigueur. Ils reviennent aujourd'hui avec le fait d'avoir la possibilité de rouler à vide dans les voies de bus, ce qui paraît évident pour M. Barthassat, car c'est quelque chose de pragmatique et plein de bons sens. Cela se fait dans toute la Suisse et tous les pays du monde. On les accuse de faire des livraisons de fleurs, de paquets, et le problème viendrait de là. Il part du principe qu'ils ont intérêt à aller le plus vite possible pour chercher un client, tout comme pour l'amener à sa destination. Selon lui, c'est une évidence qu'il faut continuer à laisser les taxis circuler à vide ou à plein sur les voies de bus/taxi. Pour lui, il n'y a pas de problème. Lors d'une discussion avec les TPG, il a été relevé que les TPG ne sont pas gênés que ça soit par les cyclistes, par les essais motos dans les voies de bus, les taxis, les transports de personnes handicapées, la police, les pompiers, etc. La plupart du temps, cela ne les péjore pas, sachant que ce n'est tout de même pas un plus. Les TPG n'y sont donc pas opposés.

Pour avoir discuté avec une délégation de chauffeurs des TPG, ils n'ont aucun problème avec les taxis. Ils s'entendent même plutôt bien. Les cyclistes ne posent pas de problème non plus. Dans la mesure du possible, on ne les met pas en montée pour éviter les difficultés au démarrage. On se rend compte aujourd'hui qu'il est évident qu'il faut laisser les chauffeurs de taxi utiliser ces voies de bus/taxi à vide comme à plein. Il a cru comprendre que M. Maudet leur donnera des statistiques.

M. Favre n'a pas de statistiques, mais peut donner quelques détails concernant la manière dont ils fonctionnent au niveau de la DGT et du DETA avec les taxis. Depuis plusieurs années, ils ont des séances, 3 à 4 fois par année, avec les représentants des milieux professionnels de taxi, la DGT, les TPG et la Ville de Genève. Lors de ces séances, les demandes des représentants des taxis en matière d'accès aux voies réservées aux bus sont passées en revue. M. Favre souligne que toutes les voies de bus ne sont pas ouvertes, de loin pas, mais il y a régulièrement des demandes. Par rapport à cela, toute une analyse est faite entre les TPG et la DGT. Si cette demande est acceptable, la modification est apportée pour donner accès à la voie de bus concernée.

C'est simplement un marquage à rajouter avec quelques plaquettes complémentaires. En cas de doute, un essai est pratiqué pour évaluer l'impact de cette modification. Si problème il y a, l'essai est stoppé. Dans le cas contraire, il est pérennisé.

Suite à la modification de la loi sur les taxis qui permet à l'ensemble des véhicules de police à d'utiliser les voies de bus en tout temps, ils ont dû rendre discontinues les lignes pour sortir au niveau des feux afin qu'ils puissent se remettre sur la bonne file. En effet, les voies qu'ils réservent aux taxis sont

désormais réservées à toute la palette d'acteurs rajoutés législativement. Ce sont des voies qui ne posent pas de problèmes par rapport aux télécommandes de feux. Soit il n'y a pas de problème par rapport à cela et il passe au feu normalement, soit il y a des feux spécifiques mis en place pour ces acteurs. C'est la raison pour laquelle, pour les véhicules de police, ils ont créé des lignes discontinues pour qu'ils puissent se remettre dans la bonne file le cas échéant. Cela se passe plutôt bien. Parfois, c'était un peu compliqué sachant que les taxis ne sont pas organisés de manière ultrafédérée. Les problèmes se situent plutôt à ce niveau-là. Mais ils tiennent une liste et ouvrent régulièrement des voies de bus aux taxis. Ils le font aussi dans le cadre de la commission du transport professionnel avec les autocars. C'est une demande de l'AGPA. Ils vont faire un test sur un itinéraire qui va « grosso modo » de l'aéroport à Thônex-Vallard Genève. Sur ces voies de bus, en test, seront autorisés aussi les cars de tourisme. On préfère que ces cars soient sur les voies de bus plutôt que dans la circulation pour permettre un trafic plus fluide. Cela permet d'avoir une situation qui est plus rapide pour tout le monde sachant que c'est un bus ou un car ; finalement, l'objectif est en partie le même, soit mettre beaucoup de gens sur un espace restreint.

C'est la raison pour laquelle ils sont entrés en matière sur la demande de l'AGPA en commission du transport professionnel. Il s'agit donc juste de donner une idée de leur travail. Cette séance dont il parlait est aussi le lieu pour parler des points existants où les taxis gênent les TPG, car cela peut arriver. Cela permet d'être constructif, de mieux comprendre les problèmes afin de les résoudre par un changement de comportement ou, si c'est nécessaire, par la suppression de l'accès aux voies de bus réservées.

De toute façon, il y a un travail permanent sur les voies qui doivent être bus/taxi, sachant qu'en mettant le symbole taxi tous les autres acteurs y ont accès aussi (handicapés, transports professionnels, SIS, etc.). Seule la police a quelque chose de plus conséquent.

Par rapport à ces voies-là, qu'il y ait un peu plus de voitures ou non, suite à la nouvelle loi sur les taxis, la situation a toujours été comme cela auparavant. Ce qui n'a rien de dramatique pour eux, sachant que les taxis sont aussi un complément aux transports publics. Un tel dispositif permet de garantir une pesée d'intérêt du canton avec la performance des TC et les besoins des taxis de service public, et donc de mettre ces taxis sur ces voies, c'est la même chose. On continue à avoir cette balance.

Ils ont constaté que le fait que les taxis à vide ne puissent plus utiliser les voies de bus pose des problèmes au niveau de Cornavin. Ces derniers ne peuvent plus boucler autour de Cornavin pour se remettre dans la file d'attente après avoir déposé un client devant la gare. Le demi-tour étant interdit sur le

parvis, ceux-ci doivent tourner dans le passage Servette, précédemment Montbrillant, puis reprendre à droite vers Malatrex et prendre la voie réservée aux bus sous le passage des Alpes, ce qui n'est plus possible pour eux. Il n'y a aucune solution simple qui est possible à ce stade. La situation actuelle pose de sérieux problèmes de circulation dans certains endroits. On bloque la circulation et on complique la vie de la circulation avec cette disposition.

M. Favre va terminer avec une micro-analyse juridique concernant le PL 12213 de M. Wenger concernant le deuxième aspect. Il relève ne pas être là pour juger le meilleur PL mais par rapport à ce que M. Wenger veut ajouter, les juristes de M. Favre lui ont dit que la modification proposée leur semble a priori inutile.

En effet, l'accès aux rues et zones à trafic limité n'est jamais conditionné au fait que les véhicules autorisés, en l'occurrence les taxis, doivent transporter ou non des passagers. La plaque complémentaire figurant en dessous des signaux zone piétonne ou circulation interdite fait toujours mention d'une liste d'ayants droit, par exemple les taxis, et éventuellement des horaires d'accès, mais cette condition est normalement fixée pour les livraisons, rien de plus.

Dès lors, ils ne comprennent pas le constat selon lequel, avec la loi actuelle, il est impossible de rejoindre les stations de taxis pour y attendre des clients sans commettre, ce faisant, une infraction à la loi. Cette incapacité d'accès est uniquement due au fait que l'ayant droit taxi n'est pas mentionné sur la plaque complémentaire. En aucun cas, il n'est fait mention, sur la plaque complémentaire, d'une éventuelle charge ou non du véhicule. Ce sont les arrêtés de circulation qui doivent être retouchés pour permettre l'accessibilité aux taxis dans lesdites zones.

Audition de MM. Denis Berdoz, directeur général, et M. Marc Chatelain, directeur exploitation des TPG

M. Berdoz observe que plusieurs aspects dans ces PL concernent les TPG. Il pense qu'il y a la question de savoir quels sont les taxis qui vont dans les voies de bus et la question de savoir s'ils sont à vide, en commande, ou non. Il y a un point qui lui paraît très important, qui est celui de savoir si l'on parle des voies de bus actuellement autorisées aux taxis, sachant qu'il y en a un certain nombre, ce qui est très différent que de prévoir que l'ensemble des voies de bus du canton soient accessibles aux taxis. A ce moment-là, cela poserait véritablement un problème pour les transports publics genevois, problème qui serait la généralisation de la présence des taxis dans les voies de bus. Ils connaissent différents endroits qu'ils ont identifiés et observés où cela poserait de vrais problèmes. Il souhaite exprimer qu'ils sont là pour défendre

le point de vue des transports publics tout en sachant que les commissaires font une politique de mobilité globale qui inclut les taxis et autres modes de transports.

M. Chatelain affirme que, pour les TPG, la vitesse commerciale est un sujet central. Avec l'aide de la DGT, ils ont essayé de faire de gros efforts en trouvant des solutions innovantes pour gagner en vitesse commerciale et, par là même, gagner en attrait pour les transports publics. Ils ont toujours été attentifs aux évolutions de leur périmètre d'opération et de son cadre. Ils sont conscients que cet environnement, restreint en termes géographiques, doit être partagé entre plusieurs et qu'ils doivent faire leur part d'effort. En ce sens, il comprend une volonté de régler la problématique de leurs partenaires, concurrents, que sont les taxis. Il se permet de répondre que, pour les TPG, ils ont ici une évolution qui, quel que soit le PL, ne va pas améliorer leur situation.

La question est de savoir si cela les pénalise ou non. La réponse est que tout aspect général qui consiste à dire qu'on change la règle de manière globale est plus compliqué que des modifications individuelles, au cas par cas. Le PL est accompagné d'illustrations concernant des situations locales qui sont problématiques pour les taxis. Sur ces endroits, il serait possible d'améliorer la situation pour les taxis sans trop péjorer les TPG. Par contre, si on part sur une généralisation trop importante, il risque d'y avoir des effets collatéraux pervers, qui pourraient les amener à perdre du temps. Il faut savoir que, là où ils ont des pertes de temps, il faut mettre des moyens derrière. Les cas présentés dans le PL sont divers. Il y a des cas où il n'y a aucune gêne, comme sur la route des Jeunes : cela ne pose pas de problèmes si les taxis empruntent cette voie de bus, car au bout de la voie de bus il y a un giratoire à deux voies qui permet à un taxi éventuel de dégager sans difficulté avant l'arrivée des TPG. Par contre, dans d'autres endroits, il y a des situations chargées, à Coutance par exemple. Ils font passer 510 000 véhicules dans cette zone, qui est le cœur du réseau. Ils transportent 22 millions d'usagers dans ce secteur.

Il est clair que, s'ils ont des taxis à cet endroit, qui se positionnent devant les bus, les véhicules TPG risquent de manquer la phase de feu que leur attribue la DGT et ainsi de provoquer un blocage aux heures de pointe. Il y a d'autres situations qui peuvent poser des difficultés. Il s'agit des goulets où des taxis peuvent emprunter la voie de bus mais où, lorsqu'ils se rabattent sur la voie normale saturée, cela provoque des blocages.

En synthèse de cela, il est de leur devoir de collaborer pour la mobilité dans un sens général. Il ne veut pas se positionner d'une manière plus précise. Ils souhaitent conserver la possibilité de traiter chaque cas précis, avec la DGT, de manière à être pragmatique. Ils souhaitent aussi conserver les avantages qu'ils ont là où c'est vraiment indispensable.

Un député (PLR) relève que, au fond, l'idée était de ne plus autoriser les taxis à utiliser les voies de bus/taxi et pas l'ensemble du nombre de voies de bus. Depuis qu'ils ont fusionné, on se retrouve avec 1100 taxis. Depuis que la loi a été mise en vigueur, il relève que les TPG n'ont jamais connu cette nouvelle masse de taxis. Ils en ont été protégés, finalement. Il n'y a eu que les taxis chargés qui utilisaient les voies qui leur étaient dédiées et pas les autres. Les commissaires font ce travail pour conserver le plus possible la vitesse commerciale qui, selon M. Chatelain, est un point central. Il dit qu'il y a certains endroits où la situation est acceptable, car ils ne sont pas trop péjorés. Péjoration il y aura, mais il se demande jusqu'à quel point. Si un de ces PL est accepté, les TPG seront, du jour au lendemain, confrontés à tout ce qu'ils ne connaissaient pas encore, à savoir tous les taxis, qui à vide utiliseront les voies qui leur sont dédiées. Il demande si le travail des commissaires pour préserver la vitesse commerciale était sans fondement.

M. Berdoz lui répond que, sur le principe, dès qu'ils peuvent éviter de mettre un véhicule supplémentaire dans une voie de bus, les TPG ne peuvent que l'applaudir. Il est certain que, pour leur fonctionnement, moins il y a de véhicules, plus cela leur est bénéfique. Après, il explique qu'il y a vraiment des situations différentes. On sait que, dans certains endroits, avoir une plus grande quantité de taxis ne posera pas de problèmes, mais dans d'autres secteurs ils sont plus circonspects. Cependant, ils ne le savent pas encore, car ils ne l'ont pas encore vécu. Ils ne savent pas ce que cela va donner exactement. Il y a la question du principe : moins il y a de véhicules, mieux c'est. Ensuite, il y a toutes les autres situations où cela pose problème et d'autres où c'est plus facile.

Un député (PLR) relève que, ce qui est intéressant, c'est que, quand on parle avec les taxis, les problèmes arrivent sur les TPG et, de l'autre côté, sur les taxis. Ils sont face à deux choses relativement différentes. Si les TPG disent que dans certains secteurs cela ne pose pas de problème, cela concerne uniquement la situation actuelle. Il va y avoir d'un coup une grosse augmentation de taxis, ce qu'ils ne connaissent pas encore. Il se demande si ce n'est, dès lors, pas de nature à péjorer les TPG. Il entend le département qui dit que, si cela ne marche pas, on reviendra en arrière. Ce n'est pas la vision qu'il aurait s'il était dans l'exécutif. On ne revient pas en arrière, car cela cause plus de problèmes que si, finalement, on ne l'avait pas fait.

M. Favre a dit que si d'aventure, comme ils le font déjà maintenant et encore plus dans le cas de l'augmentation qui devrait poser problème, on pourrait retirer la mention « Taxi » des voies de bus dans leur ensemble. C'est la méthode qu'ils préconisent. Dès qu'ils ont des demandes des taxis, quand il y a des problèmes, il est de leur compétence de dire qu'on enlève ou non un

marquage « Taxi ». Ils vont plutôt dans le sens où ils augmentent les voies de taxi. Si les TPG leur prouvent qu'à un endroit X, pour autant que la problématique soit l'intégration dans la voie de bus et pas une autre problématique de circulation, il y a un problème, on peut le gérer avec l'arrêté de circulation ou en enlevant le marquage, si cela perturbe les TPG.

Si on enlève le marquage, les taxis ne pourraient plus intégrer cette voie de bus, qu'ils soient pleins ou non.

M. Favre affirme que, au-delà du critère qui est le service ou non, le critère est l'évaluation pragmatique de l'autorisation, ou non, des taxis sur certaines voies de bus. Sachant que, si on enlève le marquage « Taxi » sur un certain nombre de voies de bus, cela veut dire que les transports handicapés, SIS, etc. ne pourront plus y aller non plus. La police est la seule à pouvoir aller partout puisque c'est ce qui a été prévu, qu'elle soit en intervention ou non.

Un député (Vert) relève que la vitesse commerciale, au niveau urbain, a plutôt tendance à diminuer ces dernières années. Il demande à M. Berdoz à quoi ils l'attribuent.

M. Berdoz dit que la vitesse commerciale s'est effectivement légèrement détériorée ces dernières années. Ils ont assisté à une stabilisation sur la dernière année. Les mesures prises dans le cadre du groupe VECOM (canton, Ville de Genève, TPG) étaient une petite victoire pour stabiliser cette vitesse commerciale sur cette dernière année, via de petites améliorations.

M. Chatelain complète au sujet de la vitesse commerciale en disant que sa diminution peut aussi être due au flux de personnes qui utilisent toutes les formes de mobilité en ville, en son centre, flux qui a tendance à augmenter, ce qui représente plus de contraintes pour tous les usagers. Pour l'instant, ils parlent essentiellement du temps imparti à chaque moyen de transport pour utiliser l'espace urbain (voitures, bus). Il n'est pas fait mention du nombre de personnes concernées. Il y a un élément intéressant à mentionner. Lorsqu'un bus passe au feu, c'est 40 personnes qui le passent. Lorsque c'est un plus petit véhicule, pour un même temps de feu, c'est beaucoup moins de personnes.

Un député (PDC) aimerait savoir si l'augmentation des ayants droit qui peuvent utiliser ces voies de bus (transport handicap, police, véhicule de sécurité, moto, etc.) provoque une augmentation de stress pour les chauffeurs. Ils devront être continuellement attentifs à tout ce qui se passe sur ces voies sans parler des piétons qui traversent sans regarder. Il se demande donc si c'est un facteur de stress. Au-delà, il a été évoqué qu'il faudrait régler les problèmes au cas par cas sur les secteurs particuliers. Il se demande s'ils ont des contacts réguliers avec des associations, des chauffeurs de taxi, pour essayer de trouver des solutions en bilatéral.

M. Chatelain lui répond que le stress des conducteurs est probablement lié au risque d'accident qui est plus important avec les motos et vélos. La différence de taille entre un bus et une moto, un vélo qui se faufile, est plus stressante de ce point de vue là que les taxis. Le stress par rapport aux taxis est plutôt lié au fait que le véhicule risque de perdre une priorité au feu. Il dit, avec une certaine réserve, que les collaborateurs sont des professionnels entraînés à gérer ces situations. En ce qui concerne le traitement au cas par cas et les rapports qu'ils ont avec les associations, ils se rencontrent occasionnellement, à travers les séances qu'ils font aussi, parfois avec les opérateurs de taxi. Il y a une tradition de longue durée qui est de les rencontrer et de parler de problématiques, mais ceci se pratique sous l'égide de la DGT. Ils n'ont pas de relation directe sur des aspects liés à la circulation. Ils font tous partie du système de mobilité et il pense, qu'ils le veulent ou non, qu'il y a malgré tout des intérêts divergents entre les différents opérateurs.

M. Favre n'a pas d'autres arguments. La philosophie est que le taxi est une part de la mobilité collective d'une autre manière. A partir de là, il appartient aux commissaires de décider si c'est normal qu'un taxi ne puisse pas utiliser des voies qui lui sont réservées quand il est à vide. En matière de mobilité, il serait faux de dire que la vitesse commerciale des TPG dépend de l'augmentation des taxis liée à cette future loi. En effet, rien ne le prouve. S'ils veulent augmenter la vitesse commerciale, il faut plutôt développer le nombre de voies de bus, les faire respecter, pacifier, améliorer les arrêts, enlever des arrêts, donner une meilleure priorité aux feux, etc. C'est sur ce genre de mesures qu'ils travaillent. Quand il y a eu cette volonté de faire rentrer d'autres acteurs dans les voies de bus, cette question ne s'est pas posée comme cela. Il y en a beaucoup qui bénéficient de ces avantages. Sauf à des endroits bien spécifiques, ce n'est pas cela qui fait perdre de la vitesse commerciale aux TPG. Tout véhicule supplémentaire fait que, en théorie, cela surchargera un peu plus. C'est une question de volonté politique de savoir comment les commissaires considèrent les taxis, ce qui est un autre débat. Ils n'ont pas de preuves tangibles qui prouvent qu'on perd de la vitesse commerciale à cause de 300 véhicules de plus dans les voies de bus.

Un député (S) a une question concernant les deux PL. Il a été dit que les taxis font partie de la mobilité collective. Selon M. Wenger, les taxis ont aussi une mission de service public. Par contre, il y a cette crainte de l'engorgement des voies de bus. On ne leur a que partiellement répondu et on ne les a que partiellement rassurés. La différence entre les deux PL est que celui de M. Wenger dit qu'ils peuvent utiliser ces voies réservées s'ils transportent des clients, répondent à une commande, ou rejoignent une station pour prendre un client. Alors que le deuxième PL ne spécifie pas le moment où les taxis auraient

le droit d'utiliser ces voies. Dès lors, un taxi qui n'est pas en service pourrait utiliser les voies en tout temps pour faire ce qu'il veut même avec l'amendement qui serait rajouté. On pourrait imaginer un taxi qui a travaillé une journée et se dit qu'il lui reste une demi-heure de travail et que, du coup, il reste en service de sorte à pouvoir rentrer chez lui par la voie réservée ou bien même faire autre chose. Entre la pondération de ne pas engorger les voies de bus pour les transports publics et de permettre aux taxis d'exercer leur métier, il se demande si celui qui précise « s'il transporte des clients, répond à une commande, ou rejoint une station pour prendre un client » serait plus adéquat par rapport à cette pondération.

M. Favre pense qu'il faut surtout préciser que cela concerne les voies de bus qui sont aussi aux taxis.

M. Wenger lui répond que c'est déjà dans la loi.

M. Favre évoque que le reste est une question de capacité de contrôle ou pas. Logiquement, cela devrait se faire dans un cadre professionnel. Il faut voir à quoi sert un taxi, ce qu'est un taxi public et quelle est son activité. Il pense que cela devrait être lié à son activité de transport de personnes.

Audition de M^{me} Sophie Massarotto, présidente, et M. Hatem Ben M'Barek, vice-président de l'association des taxis de service public (ATSP), de M. Salvador Perez, de la Société coopérative des chauffeurs indépendants de taxis (SCCIT), et de MM. Abdallah Zaher et Mohammed Gharbi, membres du Collectif des taxis genevois (CTG)

M. Gharbi relève qu'ils attendaient ce PL avec impatience, car, après la mise en vigueur de la loi, ils étaient dans l'impossibilité d'exercer leur métier convenablement. Cela a commencé par des plaintes de clients. La conséquence de cette loi est que les taxis arrivent en retard. Le temps d'attente est passé de 3 minutes à environ 10 minutes, ou plus. Parfois, le temps de rejoindre le client, ils ne le trouvaient pas. Il arrive aussi que des personnes âgées doivent attendre qu'on arrive. Cela pose de gros problèmes avec, principalement, la clientèle. M. Gharbi donne l'exemple où, un matin, il se rend à l'aéroport pour y déposer un client. Dans l'hypothèse où il n'y aurait pas de client à l'aéroport, qu'il doive alors revenir en ville, il perd environ 45 minutes, alors que normalement ils mettent 10 à 15 minutes. Dès lors, les chauffeurs se sont plaints, car il n'est pas possible de travailler convenablement dans de telles conditions. Il faut le voir dans un contexte global. En effet, ils gagnent difficilement leur vie avec l'arrivée d'autres organes, l'augmentation de chauffeurs et, finalement, cette disposition qui les empêche d'utiliser la voie de bus/taxi à vide. Ils ont été

placés dans une grande difficulté. Ils sont pour les deux PL et les attendent avec impatience.

M. Zaher évoque le fait que les clients ont été mis au cœur de cette loi, avec l'article 1 al. 2 qui dit que le but est d'avoir un service de qualité, efficace et rapide pour répondre à tout moment à la demande. A chaque fois, ils mettent 10, voire 15 minutes pour arriver à une adresse. Des fois, il y a des personnes âgées qui attendent et, d'autres fois, ils ne trouvent pas leurs clients. Il arrive que le client accepte leurs excuses, mais ce n'est pas toujours le cas. Il demande aux députés de soutenir ce PL.

M. Perez affirme qu'ils ne sont pas venus pour « remettre une couche des taxis », mais pour exprimer le fait que ce n'est pas possible de travailler dans ces conditions. La clientèle rappelle plusieurs fois le taxi, car elle est inquiète du fait qu'il n'arrive pas. Avant, ils avaient 3 minutes 30 de temps de déplacement, ce qui s'est désormais transformé en 8 minutes. Cela veut dire que, durant 4 minutes 30 supplémentaires, ils polluent dans les bouchons. De plus, les clients attendent trop longtemps et ce n'est pas possible.

M. Massarotto rejoint ses collègues sur le fait que la LTVTC a été faite pour mettre le client au centre. Sans les voies de bus, cela devient compliqué pour aller chercher la clientèle. Les taxis doivent rassurer la population genevoise, autant que les hommes d'affaires qui sont là pour des rendez-vous, pour les gens qui vont chez le médecin, pour les manifestations à Palexpo ou encore pour les conférences au CICG. Ils doivent déposer le client et retourner rechercher d'autres clients, où qu'ils soient. Il en va de l'image de Genève, car il faut qu'il y ait une mobilité adéquate pour toute cette population.

M. Ben M'Barek rejoint ses collègues sur le fait qu'interdire la voie de bus/taxi aux taxis à vide ne facilite pas leur travail. Ils perdent beaucoup de temps de travail dans les bouchons. Ils perdent ainsi des clients, car ils sont mal servis, que cela soit sur les stations ou par téléphone.

Quand un client passe une commande, le taxi doit arriver le plus rapidement possible pour servir. S'il demande un taxi, c'est qu'il doit se déplacer. Perdre ce temps dans les bouchons ne facilite clairement pas le service aux clients.

Un député (PLR) explique qu'il y a deux PL différents. Il relève avoir bien compris les problèmes des taxis, qu'il conçoit totalement, auxquels il faut trouver une formulation. Le premier texte permet d'utiliser les voies de transport en commun en tout temps. Cela veut dire que si, le dimanche, un chauffeur va boire un verre, il pourra utiliser cette voie. Le deuxième ajoute trois conditions pour que le chauffeur de taxi puisse utiliser les voies de bus/taxi « s'il transporte des clients, répond à une commande, rejoint une station ».

Les deux textes sont différents. Le premier permet d'utiliser ces voies en tout temps alors que l'autre le permet à travers trois conditions. Il demande aux auditionnés lequel de ces deux textes répond le mieux à leurs attentes.

M. Gharbi comprend bien les deux textes. Il croit que le premier n'est pas différent de la loi de 2005, mis à part qu'en 2005 c'était seulement quand ils étaient en service. Les taxis utilisent les voies de bus à bon escient. Ce n'est pas parce que les taxis ont la possibilité d'utiliser ces voies en tout temps qu'ils en abuseront. Quand c'était le cas, ils n'ont jamais eu de gros problèmes. Ils ne vont pas en abuser. L'expérience l'a prouvé. Le deuxième PL amène des précisions, ce qui n'est pas mal. On sait spécifiquement où est le grand besoin des taxis.

Le député (PLR) lui demande lequel des deux répond le mieux à leur attente.

M. Zaher relève que les deux PL sont bien pour eux.

M. Ben M'Barek préfère le deuxième PL, car c'est un besoin de travail. Ils ne veulent pas utiliser les voies de bus à vide, le dimanche, pour se promener ou pour aller boire un verre. Ils souhaitent utiliser ces voies pour répondre à la commande des clients, pour mieux les servir, et ainsi mieux exercer leur métier.

C'est donc le deuxième texte qui répond le mieux à leurs attentes.

M. Spuhler entend bien ce qui a été dit. Ils ont compris ce que signifie le PL proposé par le MCG.

C'est effectivement quand les taxis sont en service et pas autre chose. Par principe, par le passé, tout le monde respectait la règle d'utilisation des voies de bus dans le cadre du service. Il demande s'il est nécessaire de préciser que c'est dans le cadre du service, si le chauffeur a un client, s'il va le chercher ou s'il se rend à une autre station. Cela complique la loi. Il faut donc pouvoir la contrôler. Il demande comment on pourrait contrôler qu'un taxi remplisse une des trois conditions du deuxième texte, lui permettant ainsi d'utiliser ces voies.

M. Perez explique qu'ils sont tous équipés d'un tachygraphe. Lorsqu'ils travaillent, ils ont la position de travail et, quand ils sont en pause, ils sont en pause. C'est uniquement comme cela.

M. Spuhler relève que, à travers leur texte, ils entendent que c'est dans le cadre du service. Si les taxis rendent un service, ils branchent leur tachygraphe. Ils utilisent la voie de bus/taxi dans la mesure du possible, quand ils en ont besoin et quand ils en ont la possibilité. Le PL du parti socialiste veut, à peu près, la même chose, mais est plus restrictif et précise les moments où les taxis ont le droit de les utiliser. C'est-à-dire que, si à un moment dans la journée, un

chauffeur rentre chez lui, il ne pourra pas utiliser les voies de bus. Le principe de ce PL est un principe de confiance en premier lieu pour que les taxis utilisent les voies uniquement dans le cadre du service. Si les moments d'utilisation de la voie de bus/taxi sont précisés, il demande comment ils contrôleront cela auprès des taxis qui utiliseront les voies de bus. Il demande aussi si le taxi peut prouver qu'il va chercher un client à tel endroit ou s'il rejoint une station à tel endroit.

M. Gharbi pense que les deux PL ont le même esprit. Ils sont là pour les aider à bien servir la clientèle. Le premier PL donne une large liberté et le second répond précisément à leurs demandes. Ils ont besoin de la voie de bus/taxi dans ces trois conditions. C'est bien dans le cadre du travail.

Il y a effectivement des moyens pour contrôler qu'ils ont le droit d'être là. Par exemple, 70% des taxis sont abonnés à des diffuseurs de courses. L'organe de contrôle peut facilement demander au taxi de le justifier.

Ils peuvent montrer avec leur écran, ou bien l'application, qu'ils ont une commande. Pour le fait de se rendre à une station, si un taxi est vu dans une voie de bus/taxi en direction de la route des Jeunes, par exemple, il n'y a pas de station où il est susceptible d'avoir des clients. Dès lors, il est facilement contrôlable. En ce qui concerne le peu de voies qui sont dans le centre, les personnes qui contrôlent sont habituées et savent où les taxis se rendent. Il croit qu'il y a un moyen d'effectuer des contrôles par rapport à ces dispositions.

M. Spuhler relève que cela veut dire qu'il faudra engager une brigade, qui a les moyens de faire ces contrôles. Ils sont obligés de faire des contrôles pour faire respecter la loi. On ne peut pas laisser les gens faire ce qu'ils veulent alors qu'il y a des restrictions dans la loi. Cela veut dire que, à tout moment, les taxis pourront être contrôlés alors qu'ils sont en pleine activité. Ce qui impliquera une perte de temps pour le taxi, accessoirement pour le client. Alors qu'avec un PL qui dit qu'ils peuvent utiliser les voies lorsqu'ils sont en service, le contrôle est vite fait même si c'est un contrôle surprise. Le tachygraphe est branché et la borne allumée. Il pense que le poids du contrôle du PL du MCG, est beaucoup plus simple et rapide.

M. Gharbi lui répond que, pour les questions de contrôle, c'est aux députés de discuter de cela.

Ce qu'ils peuvent dire, c'est qu'avec la disposition de la loi, ils sont dans l'incapacité, dans l'impossibilité, d'exercer le métier convenablement. Maintenant, il affirme que c'est aux députés de discuter des moyens de contrôle et de choisir le projet. Ils souhaitent juste pouvoir utiliser les voies de taxi lorsqu'ils sont en service. Il exprime le sentiment de tous les chauffeurs de taxi.

M. Ben M'Barek ne voit pas l'intérêt pour un chauffeur de taxi d'utiliser ces voies de bus, lorsqu'ils ne sont pas en fonction, pour se balader en ville. S'ils ne travaillent pas, en jour de congé, ils vont s'arrêter de rouler. On voit rarement, pour ne pas dire jamais, des taxis qui sont sur les voies de bus alors qu'ils ne sont pas en service.

M. Baud-Lavigne aimerait intervenir sur la question des contrôles. Sous l'ancienne loi, sous la LTAXI 2005, il y avait déjà des contrôles qui étaient faits sur les personnes qui n'étaient pas en service et qui utilisaient les voies de bus. Ils ont eu des histoires avec des gens qui, une fois ou l'autre, transportaient leur maman, leur belle-mère à l'arrière pour faire croire qu'ils étaient en service.

Cela avait été relevé et ce n'est pas si compliqué de le voir. Dans la mesure où l'un des souhaits de la commission du Grand Conseil était de mettre des moyens de contrôle, la police routière a été formée sur la LTVTC avec des chefs de groupes qui sont des spécialistes. Il y aura toujours un spécialiste lors d'un contrôle. Pour avoir accompagné la brigade lors de contrôle, M. Baud-Lavigne relève que, généralement, la voiture de police banalisée vient à hauteur du taxi, lui demande de baisser la fenêtre et lui demande s'il termine sa course, ou lui demande d'indiquer où il va pour pouvoir procéder au contrôle lorsque le taxi aura terminé. Les policiers ne stoppent pas le client. Ils laissent faire le taxi et le contrôlent ensuite. Ce ne sont pas des choses nouvelles. Sous l'ancienne loi, ces moyens de contrôle existaient déjà. C'est juste qu'ils se sont surmultipliés, car il y a plus de personnes formées pour procéder à ces contrôles.

Un député (MCG) relève que la loi sur les taxis a mis au centre le client pour le favoriser. Le changement proposé favorise toujours le client. Il explique que, parfois, le taxi devient un « coursier » pour livrer des colis, valises ou autres. Il leur demande donc, lorsque c'est le cas, s'ils utilisent les voies de bus. Il demande aussi, en pourcentage, combien représentent les livraisons.

M. Perez lui répond que cela représente 1% de leur travail. Il y a peut-être 3 ou 4 taxis qui, dans la journée, le font. Avec l'expérience, au niveau de la centrale, ils ont des statistiques qui le prouvent. Parfois, ils font des livraisons importantes entre labos. C'est très rare qu'ils les envoient avec des bagages. Cela peut arriver, mais c'est rare.

M^{me} Massarotto rejoint M. Perez. Elle explique qu'ils font aussi beaucoup de transports de sang. Ils doivent amener des analyses à l'hôpital, ce qui n'est pas pris en compte dans le cadre de la loi actuelle. Ils ne peuvent pas utiliser les voies de bus pour transporter le sang.

Le député affirme donc qu'ils sont disciplinés et font la distinction entre être coursiers ou taxis.

M. Perez lui répond que la loi l'interdisait jusqu'à maintenant, donc ils l'ont respecté.

M. Gharbi mentionne que, lorsqu'ils font des transports du sang, en quelque sorte, c'est comme s'ils transportaient une personne. En effet, le transport de sang est aussi pour une personne.

C'est la même chose. Quand il transporte du sang, la personne devant le réceptionner arrive en courant, car c'est urgent. C'est pour servir dans tous les cas des personnes.

Un député (EAG) pense que c'est inutile de tenter de leur demander d'arbitrer entre les deux PL, cela les regarde. Il veut retourner sur les arguments de fond. Les taxis ont plaidé un gain pour les clients, en termes d'offres, de prestations, et aussi un gain économique pour les taxis, pour mieux travailler. Dans la mesure où ils essayent de faire des lois qui apportent des améliorations à la situation, il leur demande s'il est possible de quantifier, grossièrement, de combien serait « le mieux » pour les taxis et la clientèle genevoise.

M. Gharbi répond que, en pourcentage, cela représenterait 60% à 40%. Il peut même dire que c'est du 100%, car en servant bien le client il gagne sa vie convenablement. Il ne perd pas de temps. C'est du gain pour les deux.

M^{me} Massarotto, pour répondre approximativement, explique que le chauffeur de taxi gagne son argent sur le nombre de courses, de prises en charge. Plus les chauffeurs de taxi sont mobiles, plus ils auront de courses, et le client sera servi plus rapidement. Dès lors, le coût sera abaissé comparé aux cas où ils sont bloqués dans les bouchons. Un client satisfait est un client qui revient et qui n'utilisera pas sa voiture pour encore plus engorger la ville.

Le député (EAG) a bien compris le mécanisme. Il essaye juste de comprendre l'ampleur du phénomène, combien cela va apporter. Si le gain est marginal, ce n'est pas important pour le vote alors que, s'il est très important, c'est aussi le cas pour le vote.

M. Gharbi a un exemple. Si un client lui demande de le transporter à l'aéroport, pour un rendez-vous professionnel à l'étranger (sachant qu'il a payé un billet d'avion, et qu'il a un rendez-vous professionnel), si le taxi est en retard, la perte ne sera pas la même pour le taxi et le client. En effet, le client aura raté son rendez-vous ainsi que son avion, ce qui lui vaudra des coûts supplémentaires. Alors que le taxi aura peut-être perdu 25 F. Selon les clients, ils vont être plus affectés que les chauffeurs. Il croit que ces PL serviront davantage la clientèle. Les taxis vont peut-être « mourir à petit feu », mais certains clients vont rater des rendez-vous importants tout de suite.

M. Ben M'Barek pense que les taxis n'utilisent pas les voies de bus/taxi pour aller chercher les clients, le temps qu'ils perdent dans les bouchons représente environ 30 à 40%, par jours. S'ils peuvent gagner ce temps-là, ils pourront aller chercher la clientèle, qu'ils pourraient mieux servir, et ainsi les taxis gagneraient mieux aussi.

Le député (EAG) a une deuxième question. Il sait que les taxis plaident pour ces PL. La seule crainte pour les gens qui seraient réservés par rapport au vote de ces dispositions, c'est que cela risque « d'embêter les bus ». Il leur demande ce qu'ils peuvent dire sur l'interaction avec les bus et ce qu'ils répondraient à ceux qui disent que cela va freiner le service des transports en commun. Transports en commun qui, selon eux, étant collectifs, sont plus importants, car il y a des dizaines de personnes transportées contrairement aux taxis qui n'en transportent qu'une ou deux.

M. Gharbi a entendu dire qu'ils sont 1200 taxis. Ils ont signé un accord et, si cela se passe bien, ils ne seront plus que 1100 en fin janvier. S'ils sont 1200 taxis, il faut savoir que le temps de présence des taxis sur la voie publique représente 40%. Les 1200 ne travaillent pas en même temps, car certains sont en vacances, d'autres en congé, etc. En général, c'est 40% des taxis qui circulent, soit environ 480. Il faut savoir qu'il y a des stations de taxis qui sont toujours pleines, à tout moment. Si le calcul est fait, sachant qu'il y a environ 250 stations, il y a donc une centaine de taxis qui peuvent potentiellement utiliser les voies de bus/taxi en même temps. Au regard du plan, dans le canton, le nombre de voies de bus/taxis est minime. Ils ne seront qu'une centaine à exercer vraiment dans les voies de bus/taxi et ils seront dispersés un peu partout.

M. Gharbi explique qu'ils sont toujours en contact avec le service de M. Barthassat. S'ils gênent la circulation quelque part, sachant qu'ils sont toujours en discussion, il est possible de retirer l'autorisation de circuler sur ces passages qui dérangent les TPG. Leur but n'est pas d'engorger le trafic.

M. Perez aimerait rajouter que, étant membre de la commission représentant les taxis auprès de la DGT, à chaque fois qu'ils empruntent une nouvelle voie, ou en font la demande, elle est à chaque fois analysée et les taxis ne décident pas. C'est surtout les TPG et les ingénieurs qui décident. S'ils voient que les taxis gênent, ceux-ci ne l'obtiennent pas. S'ils gênent sur une voie de bus/taxis actuelle, elle peut être supprimée sans problème. Ils n'ont jamais rouspété pour le retrait d'une voie de bus. S'ils ne peuvent pas la prendre, ils ne la prennent pas, l'histoire s'arrête là. Ils ont un cas dans le quartier des Eaux-Vives où il y a le feu spécial taxi qui a été ouvert il y a une année et demie. Le premier jour, il y a eu un accident entre un taxi et une voiture en parallèle. Ils ont annulé cela à cause de l'accident et tout le monde

l'a respecté. C'est clair qu'ils vont entamer des travaux pour améliorer le lieu pour qu'ils puissent de nouveau la prendre, mais il faut savoir qu'il y a une analyse qui est faite à chaque fois.

M. Ben M'Barek relève qu'il y a toujours une période de test si les TPG leur accordent une voie de bus. Si cela va bien, ils continuent, sinon ils reviennent sur la décision et gardent pour eux seuls la voie.

Audition de M^{me} Lisa Mazzone, présidente d'ATE

M^{me} Mazzone relève que le sujet dont il est question en ce jour n'est pas le corps de métier de l'ATE, mais ils peuvent, effectivement, s'exprimer malgré tout. Compte tenu des délais, elle ne pouvait pas être accompagnée par d'autres personnes.

M^{me} Mazzone explique que l'ATE promeut les transports en commun et la mobilité douce. Ils ne sont pas directement concernés par ces propositions. Néanmoins, ils pensent que les taxis jouent aussi un rôle dans la chaîne de mobilité. Ils jouent aussi, en tout cas s'agissant des taxis reconnus et pouvant emprunter les voies de bus/taxi, un rôle de complémentarité pour des cas plus particuliers.

Concernant les deux PL, le PL du MCG vise à simplement ouvrir les voies réservées aux transports en commun aux taxis, en tout temps et dans n'importe quelle circonstance. L'ATE se prononce très défavorablement par rapport à ce PL. L'ATE estime que cela va avoir pour conséquences d'engorger les voies réservées aux bus et de diminuer la vitesse commerciale des transports en commun, qui est déjà relativement basse. M^{me} Mazzone explique qu'il suffit de peu de choses pour la réduire. L'attractivité des transports publics est tributaire de la vitesse commerciale. Pour eux, c'est important de la maintenir. Dans un cas où on pourrait laisser les taxis, en toute circonstance, circuler sur les voies de bus, l'ATE pense que cela représenterait un dommage collatéral trop important et elle se prononce défavorablement.

Le 2^e PL vise à limiter l'ouverture des voies de bus à des situations particulières (s'il transporte des clients, répond à une commande ou rejoint une station). La solution actuelle, qui avait complètement limité à la stricte situation où un taxi transporte un client, est effectivement trop défavorable pour les taxis qui remplissent un rôle dans la mobilité. En revanche, pour l'ATE, il faudrait se limiter aux situations où le taxi va chercher un client ou en transporte un. Il ne faut pas nécessairement prendre en compte la situation où il se rend à une station dans la mesure où ils sont reliés, ce qui fait qu'ils peuvent être appelés par un client potentiel. L'appel d'un client leur permettrait, le cas échéant, de rejoindre une voie de bus et d'être plus rapides.

L'ATE est plutôt d'accord avec ce PL, mais avec une réserve sur le fait de se rendre à une station.

Au final, quand ils sont arrivés en station, en tout cas à Cornavin, ils doivent attendre au lieu de servir un client.

Pour cet exemple, elle ne voit pas la nécessité et voit un risque aussi d'engorgement. Dans la mesure du possible, il faut limiter l'usage accru des voies des transports en commun. Ils les avaient déjà ouvertes à des véhicules d'urgence, notamment, par le passé. Dans la mesure où les voies représentent 30% des voies de bus, le dommage est limité.

M. Spuhler relève que, à la vue des deux PL, ils disent la même chose. Simplement, il y a un PL qui précise les moments d'utilisation des 30% des voies de bus. Si on regarde bien, c'est à peu près la même chose. Le PL du MCG dit que les taxis peuvent les utiliser lorsqu'ils sont en service. Le PL des socialistes comporte ces trois conditions déjà évoquées. En dehors de cela, il ne reste plus grand-chose. La loi précédente, de 2005, est similaire à la proposition du MCG. C'est-à-dire que le taxi peut utiliser les voies de bus quand il est en service. Il ne voit donc pas en quoi leur PL serait plus péjorant pour les bus sachant cela. D'autant plus que les chiffres réels relèvent que seulement 40% des taxis (une centaine de véhicules) circulent en même temps. Quand on enlève les 40% qui travaillent en même temps, ceux qui sont en stand-by dans les stations de taxis, il ne resterait qu'une centaine de taxis qui utiliseraient les voies de circulation, dont une partie sur les voies de bus/taxi. Les risques de péjoration de la vitesse commerciale sont relativement faibles, d'autant plus que les TPG ont confirmé qu'il n'y a pas de problème, à l'heure actuelle, avec la collaboration des taxis.

M^{me} Mazzone a juste une question. M. Spuhler dit que c'est réservé à la stricte situation où le taxi est en service. Elle a la loi sous les yeux, et ne voit pas ou c'est indiqué que c'est réservé à la situation où le taxi est en service.

M. Spuhler lui répond que, si ce n'est pas précisé dans la loi, ça sera sûrement le cas dans un règlement. Si ce n'est vraiment pas le cas, on pourra le préciser.

M^{me} Mazzone dit que, dans le PL, cela donne l'impression qu'un taxi pourrait, à n'importe quel moment, pour aller voir ses enfants ou autres, utiliser ces voies.

M. Spuhler indique que, selon les auditions, cela ne posait pas de problèmes de contrôle dans ce sens-là. Maintenant, ils ont évoqué le fait de préciser s'il est en service.

M^{me} Mazzone pense effectivement qu'il faille préciser cela. De manière générale, elle dire que l'ATE souhaiterait que l'on réduise au minimum

l'utilisation des voies de bus. A l'heure actuelle, les TPG sont dans la situation où les taxis ne peuvent utiliser les voies que quand ils ont des passagers. Il est donc normal qu'ils soient satisfaits. Le problème, c'est que la diminution de la vitesse commerciale arrive rapidement dans la mesure où il suffit d'avoir deux taxis qui sont devant quand on a un arrêt et un feu. Cela peut péjorer la vitesse commerciale et faire attendre beaucoup de monde dans le bus. Elle pense que, en tant que législateurs, ils doivent faire preuve de proportionnalité. Pour le confort d'une personne, ils ne peuvent pas entraver la vitesse, de plusieurs minutes, de 50 personnes. C'est pour cela qu'ils veulent préserver la vitesse commerciale. Si le MCG est d'accord avec les conditions du PL socialiste, autant les écrire noir sur blanc. Elle ajoute que la situation dans laquelle le taxi se rend à une station n'est pas justifiée.

On sait que l'usage des taxis, de manière générale, se fait par téléphone. A ce moment-là, une fois qu'ils sont appelés, ils peuvent rejoindre une voie de bus. Elle privilégierait le fait d'être précis dans la loi et de limiter au maximum l'utilisation des voies de bus.

M. Spuhler souhaite revenir sur les exemples de réduction de la vitesse commerciale. Les TPG ont précisé qu'avant ils n'ont jamais ressenti le problème des taxis. Chaque fois qu'il y a des points noirs, il y a une réunion qui résout les questions. Sachant que M^{me} Mazzone est une écologiste de renom, il lui demande s'il ne serait pas préférable que les taxis, plutôt que de rester dans les bouchons et polluer un peu plus, puissent utiliser de manière plus efficiente les voies de circulation et les utiliser quand ils sont en service dans la mesure du possible. Il pense que cela ne sert à rien que les taxis restent dans le trafic à polluer.

M^{me} Mazzone a deux remarques. Pour commencer, avec la modification de la loi, il y a une petite augmentation du nombre de taxis. Elle ne sait pas ce que les TPG ont dit, mais il y a quand même une augmentation du nombre de taxis. Au moment où ils ont augmenté, ils ont eu ce régime strict de circulation sur les voies de bus. Il n'est pas possible de dire exactement ce que cela donnera. Ensuite, si les taxis n'ont pas à se rendre à une destination pour chercher un client, qu'il soit dans les bouchons ou dans la voie de bus, dans le fond, cela ne change rien. La question à prendre en amont : avoir des transports publics plus efficaces pour désengorger les routes des véhicules autorisés. Elle ne voit pas pourquoi le taxi, qui n'est pas en train de faire une course, ou d'aller chercher un client, doit potentiellement retarder des dizaines de personnes dans les transports en commun alors que le but est d'améliorer l'efficacité des transports en commun, pour convaincre les gens d'utiliser les TPG.

M. Spuhler aimerait corriger ce que M^{me} Mazzone a dit. En effet, il n'y a pas une augmentation du nombre de taxis à proprement parler. Ils ont fait de

deux catégories une seule. Il y a une augmentation des taxis qui peuvent utiliser éventuellement les voies de bus. Selon les taxis, cela ne représente qu'une centaine de taxis qui circulent en même temps. Il lui demande si elle ne considère pas les taxis comme étant un service public.

M^{me} Mazzone relève que les taxis font partie de la chaîne de mobilité et qu'ils jouent aussi un rôle qui lui semble important et qui permet de mettre aussi en place une offre de transport qui permet de se passer de la voiture. Ils en sont conscients. A cette fin, il faut qu'il y ait des taxis de bonne qualité. Cela lui semble important, mais il faut quand même voir cette histoire de proportionnalité. Il faut voir combien de personnes on péjore et pour combien de personnes la situation s'améliore. Dans la mesure où de toute façon les taxis peuvent emprunter les voies de bus s'ils transportent quelqu'un, il lui semble que, quand le client est servi, on lui garantit d'avoir une voie préférentielle.

Un député (PLR) relève que toutes les fois où ils parlent de la vitesse commerciale, il leur est dit qu'elle n'est pas péjorée et que ce n'est pas le problème. Ils ne connaissent pas encore la situation qui sera future, dans la mesure où elle n'a jamais été vécue. Ils ont minimisé l'impact au motif que, s'il y a des problèmes avec l'utilisation de certaines voies de bus par les taxis, leur accès sera supprimé, et la priorité est donnée aux transports en commun. Il perd de plus en plus l'idée qu'ils péjorent la vitesse commerciale. Si ce n'est pas le problème, il lui demande si, en tant qu'écologiste, elle aurait un autre argument fondamental à proposer si on admet que la vitesse commerciale ne serait pas touchée.

M^{me} Mazzone n'était pas présente lors de l'audition des TPG, mais a de la peine à croire que la vitesse commerciale ne soit pas péjorée. Elle ne voit pas comment il ne peut pas y avoir d'impact, elle est sceptique. Elle pense, par exemple, à la situation où on descend en direction des Deux-Ponts, depuis l'école de commerce Nicolas-Bouvier. Cette voie est aussi autorisée aux taxis. Le bus s'arrête à l'arrêt, avant de repartir. S'il y a un taxi devant, il perd sa phase. S'il y a deux taxis, il ne peut pas faire un arrêt. A un moment, il n'y a peut-être jamais de taxis, mais on ne peut pas l'exclure en termes de probabilité. Il faudrait donner une raison pour laquelle les taxis devraient circuler tout le temps sur les voies de bus. Dans tous les cas, ils sont en attente de clients. Elle demande quelle est la raison qui justifie qu'on accorde une dérogation aux taxis, en sachant qu'en principe une voie de bus est une voie de bus. La voie de bus est autorisée d'accès uniquement de manière exceptionnelle pour des situations particulières. Elle se demande donc pourquoi, quand un taxi n'est pas en quête d'un client ou en transporte un, il devrait utiliser cette voie de bus.

Un député (PLR) lui demande de mettre en parenthèse la vitesse commerciale. En admettant qu'il n'y ait aucun impact sur la vitesse commerciale, il lui demande quel serait l'autre argument qu'elle pourrait avancer par rapport à la problématique.

M^{me} Mazzone dit que la préoccupation principale de l'ATE est la vitesse commerciale des transports publics. Elle répète qu'ils sont sceptiques. C'est une question de logique des priorités.

Quand elle était dans cette commission, ils ont discuté à plusieurs reprises d'ouvrir les voies de bus à d'autres véhicules. Elle a de plus en plus l'impression que les voies de bus ne sont plus des voies de bus. La question est qu'elles devraient être des voies de bus ouvertes seulement pour des situations exceptionnelles, parce que cela se justifie. Elle ne comprend pas la logique du fait qu'un taxi, sans course, ou qui va chercher quelqu'un, devrait prendre une voie de bus.

Un député (PDC) est surpris de la position de l'ATE, qui ne semble pas très tranchée. Au niveau du processus d'adoption de cette loi sur les taxis, cette commission a travaillé durant de longs mois. Il y a eu un amendement pour limiter l'accès aux taxis, quand ils sont à vide. Cette loi a été adoptée par le Grand Conseil par certaines majorités. Quatre mois après sa mise en vigueur, deux groupes sont venus avec un PL pour rétablir l'amendement voté par le Grand Conseil, c'est-à-dire ré-autoriser les taxis à circuler sur les voies de bus à vide. Ils ont auditionné les taxis qui sont en difficulté, mais, sur le principe de revenir dessus, 4 mois après, il est étonné de la position de l'ATE. Il pensait qu'ils diraient d'attendre une année pour voir comment cela se passe. Il est ouvert à revenir là-dessus, mais trouve tôt par rapport à la mise en vigueur de cette loi.

M^{me} Mazzone est heureuse que l'on constate le pragmatisme de l'ATE. Effectivement, la situation, telle qu'elle est, avec une grosse restriction, pose des problèmes mis en avant par les chauffeurs de taxi. Effectivement, pour les cas où les taxis vont chercher un client, elle voit mal comment on peut justifier de ne pas leur permettre d'utiliser ces voies, surtout qu'elles ne représentent que 30% des voies de bus. Si on commençait à se dire qu'on étendrait le nombre de voies dans lesquelles ils peuvent circuler, l'ATE n'aurait pas la même position. Il y a un principe de réalité. C'est pour cela qu'il faut limiter au maximum. Elle pense que pour rejoindre une station, ce n'est pas nécessaire. Après, de manière générale, il est bien de laisser passer un moment avant de revenir sur l'adoption d'une loi, mais, si cela peut inciter les députés à revenir sur l'adoption d'autres lois, qui ont permis l'utilisation accrue des voies de bus par d'autres véhicules, elle relève que ce serait une bonne occasion de faire un pack avantageux.

M. Favre relève que l'objectif est la fluidité des transports publics notamment. Le rajout de ces quelques véhicules, même s'ils sont plus nombreux, revient quasiment à remettre en place une situation qui existait auparavant. De plus, il n'y a pas de preuve que cela péjorera l'utilisation des transports publics. Les voies de bus qui sont estampillées taxis ont fait l'objet de tous les tests. Dès lors, ils peuvent se permettre d'y ajouter les taxis. Il n'y a pas d'incompatibilité. Il ne s'agit pas de bannir les autres modes de transports. Cela veut dire qu'il faut peut-être qu'ils fassent plus de voies de bus, mais les favoriser, c'est aussi leur permettre d'avoir une meilleure priorité aux feux, ce qu'ils donnent aux TPG et pas aux taxis. Ils gèrent ces aspects.

Audition de M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat (DSE)

M. Maudet aimerait apporter certaines précisions suite aux dernières séances de commission. Il explique qu'ils ont présenté aujourd'hui un bilan intermédiaire dans le domaine des taxis et des transports professionnels. L'essentiel des personnes autour de la table était partie prenante du sauvetage de la loi sur les taxis et de celle sur les transports avec chauffeurs. La loi a été plébiscitée par 80% du Grand Conseil. Elle est ainsi entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2017 avec une phase transitoire de six mois. M. Maudet propose de faire un petit point de situation suite à la phase transitoire afin de démontrer s'il est opportun de déjà modifier la loi.

La loi visait à simplifier la réglementation, à s'adapter aux nouveaux modes de transports et à le faire dans le cadre d'une concurrence loyale. La loi postulait la fusion des catégories jaune et bleue. Il y a aujourd'hui 1133 autorisations d'usage accru du domaine public (AUADP), soit 1133 plaques pour des taxis jaunes pour 1216 cartes de chauffeurs de taxi. Il y a donc 1216 chauffeurs de taxis jaunes recensés. Il rappelle que le but de la loi était de permettre l'usage d'un véhicule par plusieurs chauffeurs. C'est un avantage reconnu par la profession. Il y a donc un différentiel d'une centaine d'unités entre le nombre de taxis et le nombre de chauffeurs. A titre de rappel, il y avait 875 taxis jaunes et environ 250 taxis bleus. C'était un faux numerus clausus d'additionner les taxis jaunes, les taxis bleus, ceux au bénéfice d'un bail à ferme et ceux qui étaient employés. Au final, il s'agit d'une bonne nouvelle car, là où ils s'attendaient à avoir 1300 taxis (chiffre inscrit pour le numerus clausus), il y en a actuellement 1133. Le Conseil d'Etat baissera prochainement le numerus clausus à 1100, ce qui satisfera la profession. Entre les 1100 et les 1133 autorisations délivrées à ce jour, ils attendront que les 33 de plus quittent la profession.

Concernant la nouvelle catégorie (VTC), 516 chauffeurs étaient au bénéfice d'un équivalent. Il y en a 399 de plus qui sont, pour une part, des taxis bleus qui n'ont pas voulu passer dans la catégorie des taxis jaunes et, pour une large part, des nouveaux qui ont réussi les examens et qui sont arrivés sur le marché. Il y a donc un peu plus de 900 chauffeurs VTC qui ont réussi les examens. Ceux qui n'ont pas réussi les examens ont, par exemple, été désinscrits de la plateforme UBER, ce qui a été vérifié par le département. Il rappelle également que la loi visait à inciter la création d'entreprises dans le domaine des transports de personnes, autant concernant les taxis que les VTC. Comme la loi le prévoit, ces entreprises doivent s'annoncer auprès de l'Etat. En l'état, 104 entreprises se sont annoncées. Relativement à la catégorie des diffuseurs de courses, 10 entreprises se sont annoncées dans ce domaine. Ces diffuseurs de courses concernent autant Taxiphone qu'UBER. Parmi ces 10 diffuseurs de courses, il y a déjà des concurrents d'UBER qui souhaitent pratiquer selon le modèle VTC. Ils se réjouissent de ce nombre, car cela signifie qu'il y aura de la concurrence. La société UBER s'est donc annoncée comme étant une société diffuseuse de courses. Ils ont particulièrement surveillé cette dernière qui tombe désormais complètement sous la loi. Ainsi, à compter du 1^{er} janvier 2018, les plaques vaudoises ne peuvent être conduites que par des chauffeurs agréés qui ont passé l'examen. Ils pensent toutefois que travailler avec des plaques vaudoises sur le canton de Genève n'est pas légal. Ce point a été remonté devant les tribunaux, mais le cas n'a pas encore été tranché. Il précise toutefois qu'ils incitent vivement les chauffeurs à s'immatriculer à Genève.

Durant cette phase transitoire, ils s'étaient autorisé une entorse avec le principe de la liste d'attente. Ainsi, ils ont autorisé les chauffeurs de taxi qui voudraient sortir de la profession à vendre aux enchères leurs plaques. 94 contrats de cession ont été conclus. Ils n'ont pas vérifié le montant de ces transactions mais ils ont vérifié que cela ne se faisait qu'une fois. Un certain nombre de plaques ont été reprises à titre individuel. Un acheteur a acheté neuf plaques. Il y avait des sceptiques quant au fait d'acquérir financièrement ces plaques. Il semble qu'il y a toujours des intéressés dans ce domaine. 17 chauffeurs de taxi n'ont pas demandé le renouvellement de leurs plaques et ont ainsi encaissé 40 000 F sans remettre aux enchères les plaques. 144 chauffeurs qui utilisaient des limousines n'ont pas demandé de renouvellement, ce qui explique le nombre atténué de taxis bleus qui ne sont pas devenus des taxis jaunes.

Au niveau des contrôles, le but de la loi était notamment de renforcer les contrôles et donc les sanctions. 24 policiers sont formés à la nouvelle législation. Ils opèrent des contrôles qui durent entre 4 et 5 heures chacun sur

des points fixes. Les contrôles durent une trentaine de minutes par chauffeur. Les gens sont plutôt prêts et ils n'ont donc pas vraiment de mauvaises surprises. La branche a compris la nécessité de se mettre à niveau. Bien que ce soit trop tôt pour faire un sondage qualitatif approfondi, ils ont le sentiment que les standards sont respectés.

Concernant le dispositif imaginé et proposé pour l'aéroport, ils ont introduit le 4 décembre un portail avec un badge pour accéder dans l'aéroport. Le passage coûte 1,50 F. Ce coût est répercuté sur le client. Cela a dû être imposé dans la douleur. Ils ont signé dans ce cadre un accord, et les taxis qui ne sont pas au standard ne peuvent plus entrer dans l'aéroport.

Concernant les VTC, ces derniers peuvent être pris à une distance supplémentaire.

Il y a toutefois des points à adapter. Ce qui est présenté ici va donc changer. Premièrement, le logo va être modifié. Les taxis auront quelques semaines pour s'en occuper. Concernant le nombre maximum de taxis autorisés, ils redescendront à 1100, ce qui satisfait la branche.

Moyennant la diminution du nombre de taxis, les constats de la police et les discussions avec la DGT sur la capacité d'octroyer certaines voies de bus, le Conseil d'Etat appuie la proposition qui consisterait à autoriser les taxis vides à circuler sur les voies de bus. Cela se ferait à certaines conditions : diminution à 1100 du numerus clausus des taxis et capacité d'appréciation conjointe entre police et DGT sur les voies utilisées. Le Conseil d'Etat est donc encore un peu dubitatif sur les règles des voies de bus qui sont de plus en plus des « voies de tout ». Le souci du Conseil d'Etat est d'augmenter la vitesse commerciale des TPG. Il n'est toutefois pas hostile au principe d'ouvrir les voies de bus aux taxis vides. Il précise que le projet de loi interdisait aux taxis vides d'utiliser les voies de bus. Ce projet de loi a été présenté par le Conseil d'Etat et a été soutenu unanimement par ce dernier. L'origine de cette volonté découlait du fait que ce projet de loi fusionnait les catégories et permettait ainsi non plus à 875 taxis mais à 1300 voire 1500 véhicules d'utiliser les voies de bus. Le but était donc de se prémunir des effets pervers sur les voies de bus afin de permettre une augmentation de la vitesse commerciale des TPG. Il ne leur semble toutefois pas aberrant de revenir uniquement sur cette disposition légale.

Aujourd'hui, ils font des contrôles sur des voies de bus selon un principe de tolérance qui procède du discernement. Ils ne font donc pas de « traque » aux véhicules vides sur les voies de bus. Toutefois, à titre d'exemple, les taxis ont demandé une tolérance lors du SIHH, ce qu'ils ont refusé.

Un député (PLR) explique que le problème d'utilisation des voies de bus ne concerne pas que la circulation mais également la possibilité de passer au premier feu vert. L'autre problème concerne le retour des taxis sur les voies normales. Les taxis ont de la peine à entrer et cela perturbe le trafic des bus. Il affirme également qu'il faudrait virer tous les gens qui font des livraisons sur les voies de bus aux heures de pointe, car cela perturbe fortement le trafic des bus.

M. Maudet rappelle qu'il avait été évoqué avec la commission de distinguer le taxi qui va chercher un client du taxi qui revient d'une course. C'est quelque chose de difficilement praticable.

Concernant les deux PL, le risque d'engorgement qui était vu comme réel et principal est nettement atténué de par le numerus clausus. Le critère principal est de praticabilité. Il faut que ce soit facile à contrôler pour la police. Il s'en remet à l'appréciation de la DGT pour juger quel est le projet de loi le plus pertinent. Son critère absolu est dans la capacité de contrôler et de sanctionner. Il ne veut dès lors pas un système compliqué pour le policier.

Dans la séance du 23 janvier 2018, le PL 12185 (Spuhler) est suspendu par :

Pour : 14 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : 1 (1 PLR)

Abstention : ---

M. Favre explique que MM. Barthassat et Maudet sont favorables à l'ouverture pour les taxis des voies réservées aux transports en commun. La commission leur demande d'analyser techniquement et juridiquement ces deux PL. Le DETA et le DSE, plutôt que de se prononcer sur les PL existants, proposent une nouvelle formulation à l'art. 19, al. 1, lettres b et c de la LTVTC

a) Tout taxi bénéficiant d'une autorisation conformément à la présente loi et en service dispose d'un droit d'usage accru du domaine public lui permettant, aux endroits où la mention « Taxi » ou « Taxis exceptés » est spécifiquement indiquée :

b) d'utiliser les voies réservées au transport en commun ;

c) d'emprunter les zones ou les rues dans lesquelles la circulation est restreinte.

Ils ont retenu une solution simple qui mentionne l'aspect « en service » pour éviter toute une série de discussion sur le transport de marchandises, de fleurs et autres. Cette disposition rétablit ce qui existait ex ante. La solution retenue est pragmatique dans le sens où il ne sert à rien d'indiquer dans le droit

des règles qui ne sont pas contrôlables. Il faut que ce soit aisé à contrôler pour la police. Dans ce contexte-là, la mention « répond à une commande ou rejoint une station » semblait non pertinente puisque l'accès aux rues et zones à trafic limité n'est jamais conditionné au fait que le véhicule autorisé, en l'occurrence le taxi, doit transporter ou non des passagers, répondre à une commande ou rejoindre une station. La mention « s'il transporte des clients » a aussi été enlevée dans la même logique. S'il y a des problèmes de légalité concernant les plaques, c'est bien l'arrêté qu'il faut modifier.

Un député (PLR) demande si l'amendement proposé signifie un retour au statu quo.

M. Favre le confirme.

Le président met aux voix l'entrée en matière sur le PL 12213 :

Pour : 13 (1 EAG, 3 S, 1 PDC, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : 2 (1 PLR, 1 Ve)

Abstention : –

L'entrée en matière sur le PL 12213 acceptée.

Art. 1 : pas d'opposition – adopté

Le président met aux voix l'amendement socialiste à l'art. 19, al. 1, lettres b et c :

¹ Tout taxi bénéficiant d'une autorisation conformément à la présente loi et en service dispose d'un droit d'usage accru du domaine public lui permettant, aux endroits où la mention « Taxi » ou « Taxis exceptés » est spécifiquement indiquée :

b) d'utiliser les voies réservées au transport en commun ;

c) d'emprunter les zones ou les rues dans lesquelles la circulation est restreinte.

Pour : 13 (1 EAG, 3 S, 1 PDC, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : –

Abstentions : 2 (1 PLR, 1 Ve)

Le président met aux voix l'art. 19, al. 1 tel qu'amendé :

Pour : 13 (1 EAG, 3 S, 1 PDC, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : 2 (1 PLR, 1 Ve)

Abstention : –

Art. 2 : pas d'opposition, adopté

Le président met aux voix le PL 12213 tel qu'amendé :

Pour : 13 (1 EAG, 3 S, 1 PDC, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : 2 (1 PLR, 1 Ve)

Abstention : –

Ce projet de loi, après de longues discussions et d'après débats concernant notamment le 12185 et le PL proposé par le CE, transformé en amendement (S), a trouvé une large majorité pour rétablir une interdiction dans la loi sur les taxis qui a échappé au législateur lors de son adoption.

La Commission des transports vous invite à voter ce PL 12213 tel que sorti des travaux.

Projet de loi (12213-A)

modifiant la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) (H 1 31) *(Utilisation des voies réservées aux transports en commun par les taxis en service)*

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :

Art. 1 Modifications

La loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, est modifiée comme suit :

Art. 19, al. 1, phrase introductive et lettres b et c (nouvelle teneur)

¹ Tout taxi bénéficiant d'une autorisation conformément à la présente loi et en service dispose d'un droit d'usage accru du domaine public lui permettant, aux endroits où la mention « Taxi » ou « Taxis exceptés » est spécifiquement indiquée :

- b) d'utiliser les voies réservées au transport en commun ;
- c) d'emprunter les zones ou les rues dans lesquelles la circulation est restreinte.

Art. 2 Entrée en vigueur

Le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.