



*Signataires : François Baertschi, Sandro Pistis, Ana Roch, Daniel Sormanni, Gabriela Sonderegger, Jean-Marie Voumard, Danièle Magnin, Patrick Dimier*

*Date de dépôt : 9 août 2022*

## **Projet de loi**

**modifiant la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) (H 1 31) (Electrification rapide de la flotte de taxis)**

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. 18A Incitation à la mise en circulation de taxis n'émettant pas de CO<sub>2</sub> (nouveau)**

<sup>1</sup> L'exploitant de taxi qui met pour la première fois en circulation une voiture agréée sans aucune émission de CO<sub>2</sub> avant les échéances fixées à l'article 18, alinéa 2, bénéficie d'une aide de l'Etat selon les articles 18B à 18C.

<sup>2</sup> L'aide est accordée selon les proportions suivantes selon la date d'immatriculation du taxi sans aucune émission de CO<sub>2</sub> :

- a) 100% avant le 1<sup>er</sup> juillet 2024 ;
- b) 90% avant le 1<sup>er</sup> juillet 2025 ;
- c) 80% avant le 1<sup>er</sup> juillet 2026 ;
- d) 70% avant le 1<sup>er</sup> juillet 2027 ;
- e) 60% avant le 1<sup>er</sup> juillet 2028.

<sup>3</sup> L'aide n'est plus accordée après le 1<sup>er</sup> juillet 2028.

**Art. 18B Voiture agréée (nouveau)**

<sup>1</sup> Le Conseil d'Etat agréé les modèles de voiture totalement électriques ou n'émettant aucune émission de CO<sub>2</sub> qui sont admis pour pouvoir bénéficier de l'aide.

<sup>2</sup> Les milieux professionnels sont consultés dans le choix des modèles.

**Art. 18C Subvention et garantie (nouveau)**

<sup>1</sup> L'Etat de Genève accorde aux exploitants qui immatriculent la voiture agréée une subvention de 12 000 francs correspondant à une aide à 100% selon l'article 18A, alinéa 2. Le Conseil d'Etat fixe les modalités de versement de la subvention.

<sup>2</sup> La subvention n'est pas accordée si la voiture est acquise d'un autre exploitant qui a déjà bénéficié de la subvention.

<sup>3</sup> Par ailleurs, le Conseil d'Etat favorise une mesure permettant de garantir par une institution le financement du solde de la voiture, dans la mesure nécessaire à permettre à chaque exploitant de taxi d'obtenir, selon ses besoins personnels, un prêt de tiers ou un leasing sur la voiture.

**Art. 20A Electrification et aménagement des stations de taxis (nouveau)**

<sup>1</sup> Les stations de taxis sont électrifiées afin de permettre une recharge des taxis durant le temps d'attente.

<sup>2</sup> Le Conseil d'Etat veille à ce que les modules de recharge soient utilisables par toutes les voitures électriques et permettent une recharge rapide et détermine la station de recharge la mieux adaptée aux modèles de voiture agréés.

<sup>3</sup> L'aménagement des stations est réalisé en débutant par les stations les plus fréquentées, dans les délais minimaux suivants :

- a) 30% des stations avant le 1<sup>er</sup> juillet 2024 ;
- b) 50% des stations avant le 1<sup>er</sup> juillet 2026 ;
- c) 80% des stations avant le 1<sup>er</sup> juillet 2028.

<sup>4</sup> Le Conseil d'Etat procède dans les mêmes délais au réaménagement des stations de taxis afin de permettre leur accès par toute personne en situation de handicap, selon l'article 20, alinéa 2, et en procédant à l'ajout d'un mobilier urbain facilitant l'attente des clients ainsi que d'une enseigne lumineuse permettant d'identifier la station. Le département favorise également la pose d'appareils de défibrillation publics.

**Art. 2      Entrée en vigueur**

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

***EXPOSÉ DES MOTIFS***

Le Grand Conseil a adopté le 28 janvier 2022 une nouvelle loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) qui fixe à son article 18 alinéa 2 d'ambitieux objectifs afin que les taxis du canton de Genève deviennent le premier modèle de lutte contre le réchauffement climatique, en leur imposant des échéances progressives entre le 1<sup>er</sup> juillet 2024 et le 1<sup>er</sup> juillet 2030 pour ne mettre en circulation plus que des taxis et des VTC dans un premier temps peu polluants, puis sans aucune émission de CO<sub>2</sub>.

Les taxis et les VTC deviennent ainsi les pionniers d'une volonté exprimée dans une loi, pour les obliger à une transition dont nous nous accordons tous à considérer qu'elle est inéluctable. A noter toutefois que l'autorité politique n'a à ce jour pas imposé une telle mesure à d'autres corporations professionnelles (livreurs, ambulances, etc.) ni à l'Etat lui-même (voitures de police, de fonction, d'institutions publiques, etc.).

Des contacts qui ont été pris avec les milieux professionnels du taxi, il s'avère que ceux-ci ne sont pas sur le principe opposés à une transition écologique rapide, mais sont perplexes quant à la manière d'y parvenir.

Au contraire, certains milieux professionnels cherchent des solutions pour créer rapidement une nouvelle flotte de taxis 100% électriques.

Ils ont noué des contacts avec divers partenaires du monde automobile pour rechercher des solutions permettant une livraison rapide de voitures taxis électriques modernes et pour s'adjoindre l'aide de groupes automobiles susceptibles de proposer des solutions globales, aussi bien en termes de voitures qu'en termes de partenariat pour la création de stations de recharge, ou encore pour accompagner les exploitants dans le financement, notamment via le leasing.

Il faut donc louer ces importants efforts que les exploitants de taxis font tant pour tenter de respecter la nouvelle loi qui vient d'être adoptée que pour participer à la lutte contre les émissions polluantes.

Il s'avère toutefois, après avoir étudié les projets en cours, que la transition s'avère particulièrement difficile, voire impossible, sans une aide sérieuse de l'Etat de Genève. Il faut garder à l'esprit que les entreprises de taxis n'existent quasiment plus et que la presque totalité des exploitants sont de petits exploitants indépendants. Leur seule force commune réside dans leur regroupement au travers de centrales. Toutefois, les centrales ne sont pas des « entreprises de transport » mais de simples « diffuseurs de courses » selon les termes de la loi. Ce sont donc bien aux exploitants individuels qu'il incombe de trouver des solutions pour acquérir et financer de nouvelles voitures 100% électriques.

Bien que les exploitants soient regroupés pour une grande part autour de centrales, qui peuvent jouer le rôle de pilotes du projet, la difficulté tient dans le fait que les exploitants indépendants de taxis n'ont souvent pas la surface financière nécessaire à faire l'acquisition d'une nouvelle voiture en fonds propres, ni ne présentent des situations personnelles financières suffisamment bonnes pour permettre aux institutions de leasing d'effectuer le financement. Une voiture électrique moderne, adaptée au taxi, est en effet assez coûteuse, de l'ordre de 50 000 à 70 000 francs.

C'est donc dire que, sans un « coup de pouce » de l'Etat, il apparaît illusoire de penser que les exploitants de taxis pourront progresser assez rapidement dans la transformation de leur parc automobile, ni même être en mesure de tenir les délais fixés dans la nouvelle LTVTC.

Plus qu'un coup de pouce, l'Etat peut en profiter pour inciter les exploitants de taxis à aller plus vite que cela leur est imposé.

### **Pourquoi la transition rapide du parc de taxis est-elle importante ?**

Les taxis font l'image d'une ville ! Si Genève devait compter rapidement un important nombre de taxis modernes et électriques, clairement identifiables comme tels, c'est l'image d'une Genève moderne et qui prend au sérieux la transition écologique qui est véhiculée.

C'est aussi une incitation à l'égard de la population, pour lui montrer que les taxis peuvent rouler à l'électrique et que ce type de véhicule répond parfaitement bien (et mieux) aux exigences d'une ville.

On peut d'ailleurs partir de l'idée que l'adoption le 28 janvier 2022 de l'article 18 alinéa 2 de la LTVTC repose bien sur ces objectifs, puisque les taxis se trouvent être les premiers à être désignés pour opérer la transition écologique.

## **Pourquoi une aide aux taxis et non aux VTC ?**

Le système légal veut que les taxis se trouvent en nombre limité, fixé par le Conseil d'Etat, actuellement au nombre de 1100.

Alors que le nombre de VTC n'est pas limité ni limitable, au regard de la liberté économique garantie par la Constitution fédérale.

Pour ce seul motif déjà, il ne serait pas raisonnable ni envisageable d'ouvrir une aide et une incitation à l'égard de tous les transporteurs de personnes. Il serait impossible de budgétiser l'aide et de conserver un quelconque contrôle, d'autant qu'une VTC n'a aucune obligation légale, contrairement aux taxis, de réellement travailler à un taux d'activité minimal.

Par ailleurs, les taxis ont un rôle de « service public » que les VTC n'ont pas. Il se justifie dès lors d'apporter l'aide aux seuls taxis.

## **Une aide qui se répand à l'étranger**

Une aide à la transition écologique des taxis à Genève ne serait pas une « première » ni une pure invention. On constate en effet qu'une telle aide se développe et se répand à travers les pays qui nous entourent.

Par exemple, en France, une aide est déjà en cours pour les taxis, notamment dans la Région Sud autour de Marseille<sup>1</sup>. On relèvera que, dans cet exemple, les subventions ne sont également réservées qu'aux seuls taxis et non aux VTC. Ces aides ne se limitent pas à la Région Sud. Dans la région parisienne, les professionnels qui passent à l'électrique peuvent compter sur un bonus écologique de 4000 € et d'une prime à la conversion de 2500 €. Sans oublier les aides régionales ou municipales. A Paris, la mairie propose par exemple 6000 € pour l'achat d'un véhicule électrique ou hydrogène neuf.

En Grande-Bretagne, après avoir alloué des subventions à tout acquéreur de voiture électrique, le gouvernement réserve dorénavant, depuis le 15 juin 2022, les subventions aux seuls taxis et voitures pour handicapés<sup>2</sup>.

Pareils programmes se retrouvent à travers le monde, au Canada, sans compter la Chine qui subventionne de manière très lourde les taxis pour le passage au tout électrique<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> <https://les-aides.fr/aide/VoOf3w/region-sud/appui-a-la-conversion-energetique-des-taxis.html>

<sup>2</sup> <https://journalauto.com/constructeurs/le-royaume-uni-reoriente-ses-aides-a-lachat-de-vehicules-electriques/>

<sup>3</sup> <https://www.lefigaro.fr/conjoncture/a-shenzhen-les-taxis-roulent-a-l-electrique-20190908>

Ce constat montre la nécessité, reconnue à l'étranger, d'une participation de l'Etat pour permettre à ce secteur des transports d'accomplir sa révolution écologique.

### **Les aides proposées**

L'aide principale proposée est la subvention à l'immatriculation d'une voiture taxi électrique. A côté de cette subvention, le présent projet prévoit aussi que l'Etat favorise une mesure afin que les exploitants de taxis puissent trouver une garantie, par exemple par une fondation de droit public, afin de pouvoir obtenir des contrats de prêt ou de leasing lorsque leur situation financière n'est pas suffisante.

Une aide de 12 000 francs au regard du coût d'environ 50 000 à 70 000 francs d'une voiture électrique moderne, confortable et adaptée au travail du taxi, apparaît un montant raisonnable. Une subvention trop faible n'aurait aucun rôle incitatif ou un effet très limité.

L'objectif est que, d'ici 2024, ce soit entre 200 et 400 taxis qui aient déjà passé à l'électrique, voire un plus grand nombre. Compte tenu des délais de livraison, malheureusement aujourd'hui longs et tendus, il faut dorénavant compter quelque 18 mois pour obtenir la livraison d'une voiture moderne neuve. C'est donc dire que, pour autant que le présent projet de loi puisse être adopté rapidement, 2024 est déjà une échéance ambitieuse.

Pour ce faire, il est proposé de créer une « urgence incitative » en diminuant de 10% la subvention chaque année, entre 2024 et 2028.

Les exploitants de taxis seront ainsi intéressés à commander le plus rapidement possible une nouvelle voiture, afin de pouvoir bénéficier de la subvention complète ou la plus grande possible.

A noter que la subvention ne doit être allouée que si l'exploitant de taxi immatricule pour la première fois une voiture sans émission de CO<sub>2</sub> et que si la même voiture n'a pas déjà reçu la subvention, dans l'hypothèse d'une revente par un autre exploitant.

### **Pourquoi des modèles de voitures agréés par l'Etat ?**

Dans de nombreuses villes du monde, les taxis sont identifiables par leur couleur unique, souvent jaune. A Genève, des projets et même une loi de 2005 ont tenté d'imposer une couleur unique, sans jamais y parvenir.

Il n'est donc pas proposé de revenir à l'idée d'une couleur unique, qui a connu de trop nombreux aléas dans le passé. Néanmoins, il faut que les

marques et les modèles de voiture soient agréés par le Conseil d'Etat sur proposition des milieux professionnels.

Le choix de quelques marques et modèles permet une meilleure gestion de la subvention et de l'éventuelle aide à la garantie de financement par une institution, car, en imposant quelques modèles de voiture, l'Etat peut s'assurer au préalable que le modèle est particulièrement bien adapté au taxi, par exemple au niveau de l'autonomie et de la place disponible. Mais il peut aussi et surtout s'assurer que le prix est correct, voire réduit par l'effet de flotte, et conserver ainsi le contrôle que la subvention accordée est utilisée à bon escient. Cela permet aussi d'imposer un choix de voitures modernes, et d'éviter ainsi qu'un exploitant utilise la subvention pour acheter d'occasion une voiture ancienne, certes électrique, mais inadaptée, notamment quant à l'autonomie.

A titre d'exemple d'un des possibles choix que le Conseil d'Etat pourrait faire, en collaboration avec les milieux professionnels du taxi, est celui d'une voiture qui fait partie des premiers échanges que la centrale TAXIPHONE a eu avec un importateur, et qui pourrait porter sur le tout nouveau ID BUZZ de Volkswagen. Cette voiture est dérivée (en bien plus petit) du célèbre ancien « bus VW », et est par ailleurs bien adaptée au taxi, en disposant de la place pour les familles et les bagages et en permettant le transport si nécessaire de personnes à mobilité réduite.

### **L'électrification des stations de taxis**

Sans recharge électrique, le projet d'électrification des taxis n'est pas possible. Bien que l'autonomie des voitures modernes tende à augmenter, elle reste insuffisante pour accomplir une journée complète de travail.

D'autre part, il est dans l'obligation des chauffeurs de taxis d'accepter toutes les courses (art. 23 LTVTC), sous quelques exceptions, et il est dans leur intérêt de pouvoir accepter une course plus lointaine. Il ne faut donc pas que le chauffeur de taxi se trouve limité à un solde d'autonomie de quelques dizaines de kilomètres et être contraint de refuser une course.

Il est donc nécessaire qu'il puisse recharger sa voiture à mesure qu'il attend sur les stations de taxis.

Le département chargé d'appliquer la LTVTC a déjà annoncé son intention, au travers du projet de règlement de la LTVTC, de procéder à l'électrification des stations de taxis. Toutefois, il est impératif que des délais et des pourcentages déterminés de stations de taxis soient fixés par la loi. A défaut, les aides apportées seraient peine et argent perdus si les taxis ne devaient pouvoir les exploiter de manière optimale.

## **Incidences financières du projet de loi**

Le présent projet de loi instaure une seule obligation nouvelle à la charge de l'Etat de Genève, soit la subvention de 12 000 francs, dégressive.

L'aide de l'Etat afin de « favoriser » la mise en place d'une garantie qui pourrait être donnée par une institution, permettant le financement des exploitants, n'a pas d'impact financier dans le budget de l'Etat.

Quant à l'électrification des stations de taxis, le présent projet de loi n'ancrage pas une obligation nouvelle, dès lors que, sur la base de l'article 20 de la LTVTC du 28 janvier 2022, le Conseil d'Etat prévoit déjà, dans le cadre de son obligation de réaménagement des stations, de procéder à l'électrification de celles-ci. Le présent projet de loi prévoit comme nouvelle mesure des pourcentages de stations à électrifier, à l'intérieur d'un calendrier, ce qui n'a pas un impact direct sur le budget de l'Etat.

Le calcul du coût des subventions qui seront allouées, vu qu'elles sont dégressives et qu'en moyenne on peut estimer qu'elles seront de 80% du montant de 12 000 francs, permet de considérer un coût moyen de 9600 francs par voiture subventionnée.

Il est par ailleurs raisonnable de considérer que, sur les 1100 taxis, ce sont tout au plus la moitié, donc 550 taxis, qui voudront ou pourront faire l'acquisition d'une voiture électrique d'un modèle agréé en bénéficiant de la subvention. C'est donc un montant de  $550 \times 9600$  francs, soit 5 280 000 francs, qu'il faut considérer comme coût généré par le présent projet.

Au vu de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil à ce projet de loi.