



Date de dépôt : 13 décembre 2023

Réponse du Conseil d'Etat **à la question écrite de Darius Azarpey sur l'opportunité d'élargir** **l'utilisation des voies de tram aux taxis genevois**

En date du 13 octobre 2023, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite ordinaire qui a la teneur suivante :

A la lumière des actuelles restrictions concernant l'autorisation d'usage accru du domaine public (AUADP) pour les taxis, limitée à 1100 autorisations et avec un coût annuel de 1400 francs, et considérant le rôle essentiel que jouent les taxis en tant que moyen de transport complémentaire à Genève :

- *Le Conseil d'Etat a-t-il déjà étudié la possibilité d'autoriser tous les taxis genevois à emprunter les voies de tram du canton afin d'améliorer la fluidité du trafic et d'optimiser les déplacements en ville tout en garantissant la sécurité des usagers ?*
- *Si oui, quelles ont été les conclusions de cette étude et quels obstacles, le cas échéant, ont été identifiés ?*
- *Sinon, est-ce que le Conseil d'Etat envisage de mener une telle étude à l'avenir, notamment en tenant compte de la sécurité, de la fluidité du trafic et de l'intégration avec le réseau de transports publics existant ?*
- *Comment le Conseil d'Etat évalue-t-il l'impact de l'actuelle limitation du nombre d'AUADP sur la fluidité du trafic, la disponibilité des services de taxi et la concurrence dans le secteur ?*
- *Envisage-t-il de revoir le montant de la taxe annuelle de l'AUADP, notamment pour garantir un accès équitable à cette autorisation tout en assurant la gestion financière du système de transport ?*

Je remercie par avance le Conseil d'Etat de ses éclaircissements sur cette question.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

La loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 28 janvier 2022 (LTVTC; rs/GE H 1 31), prévoit à son article 20 que « tout taxi 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 :

- a) de s'arrêter aux stations de taxis dans l'attente de clients;
- b) d'utiliser les voies réservées aux transports en commun;
- c) d'emprunter les zones ou les rues dans lesquelles la circulation est restreinte ».

L'usage accru du domaine public dont disposent les taxis est au surplus précisé à l'article 30 du règlement d'exécution de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 19 octobre 2022 (RTVTC; rs/GE H 1 31.01).

Les voitures de transport avec chauffeur (VTC) ne disposent pas d'un droit d'usage accru du domaine public (art. 24 LTVTC). Elles ne peuvent pas emprunter les voies réservées aux transports en commun et ne peuvent ni circuler sur le domaine public dans l'attente de recevoir une course ni s'arrêter sur la voie publique pour accepter une course lorsqu'elles sont hélées par un client. Elles ne peuvent effectuer des courses que sur commande ou réservation préalable et doivent, en tout temps, pouvoir en justifier.

Enfin, l'ouverture des voies réservées aux bus est régie par l'article 74b de l'ordonnance fédérale sur la signalisation routière, du 5 septembre 1979 (OSR; RS 741.21), qui dispose que « les voies réservées aux bus, qui sont délimitées par des lignes jaunes continues ou discontinues et qui portent l'inscription jaune « BUS » (6.08), ne peuvent être utilisées que par des bus publics en trafic de ligne et, le cas échéant, par des trams ou chemins de fer routiers; est réservée toute dérogation indiquée par une marque ou un signal. Les autres véhicules ne doivent pas emprunter les voies réservées aux bus; au besoin (p. ex. pour obliquer), ils peuvent toutefois les franchir lorsqu'elles sont délimitées par une ligne jaune discontinue ».

Les transporteurs professionnels de personnes handicapées peuvent également emprunter les voies de bus ouvertes aux taxis (art. 8A de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987 (LaLCR; rs/GE H 1 05)).

Les demandes d'utilisation des voies réservées au tram reviennent régulièrement, mais elles ont toujours été rejetées pour le motif que, juridiquement, le droit tant fédéral que cantonal ne prévoit pas la possibilité de circulation des taxis sur un site propre destiné aux tramways. En effet, l'article 38, alinéa 1, de la loi fédérale sur la circulation routière, du 19 décembre 1958 (LCR; RS 741.01) prévoit que « la voie ferrée doit être dégagée pour laisser passer les tramways ou chemins de fer routiers » et que « la priorité leur sera accordée ». Ce n'est qu'envers les véhicules du service du feu, du service de santé, de la police et de la douane qui sont annoncés par des avertisseurs spéciaux que les conducteurs de tramways et de chemins de fer routiers céderont la priorité, en vertu de l'article 45, alinéa 2, de l'ordonnance fédérale sur les règles de la circulation routière, du 13 novembre 1962 (OCR; RS 741.11). Il n'est donc pas envisagé de mener d'étude à ce sujet compte tenu des restrictions légales exposées.

En outre, la gestion des carrefours à feux concernés par le passage de taxis et les portions où les taxis devraient quitter le site propre nécessiteraient des modifications importantes de la régulation lumineuse qui se feraient au détriment de tous les autres usagers du carrefour.

Un groupe de travail composé des représentants des taxis, de l'office cantonal des transports (OCT), des Transports publics genevois (TPG) et de la Ville de Genève se réunit régulièrement afin d'examiner les demandes exprimées par les taxis pour améliorer leurs conditions de circulation. La majeure partie des demandes concerne l'autorisation de circuler sur des voies réservées aux bus. Le groupe doit alors s'assurer, parfois en procédant à un test, que cela peut se faire en toute sécurité et sans péjorer de manière excessive la vitesse commerciale des véhicules des TPG. Ainsi, à ce jour, les voies réservées aux bus autorisées aux taxis représentent 29 km pour un total de 46 km, soit 63% du linéaire.

Le Conseil d'Etat estime que l'impact de la limitation actuelle du nombre d'autorisations d'usage accru du domaine public est très réduit, s'agissant de la fluidité du trafic. Par ailleurs, la restriction de l'ouverture des voies réservées aux bus aux taxis et non pas aux VTC favorise la disponibilité des services de taxi et dynamise la concurrence dans le secteur.

Enfin, concernant le montant de la taxe annuelle de l'autorisation d'usage accru du domaine public (AUADP), l'article 36 de la LTVTC prévoit qu'il est fixé par le Conseil d'Etat, mais s'élève au maximum à 1 400 francs par autorisation. Depuis l'entrée en vigueur, le 1^{er} juillet 2017, de la LTVTC du 13 octobre 2016 (aLTVTC), le montant s'élève effectivement à 1 400 francs. Lors de la consultation très large qui a été organisée dans le cadre de la révision du règlement d'exécution de la LTVTC, suite à la refonte de cette dernière adoptée par le Grand Conseil le 28 janvier 2022, les milieux des taxis n'ont pas exprimé la demande de revoir le montant de la taxe annuelle. Le Conseil d'Etat a donc confirmé, à l'article 44 RTVTC, ce montant de 1 400 francs. Toutefois, la pertinence de ce montant pourrait être discutée, à la demande des milieux intéressés, au sein de la commission consultative mise en place par le nouveau RTVTC et présidée par la conseillère d'Etat chargée du département de l'économie et de l'emploi.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :

Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI

Le président :

Antonio HODGERS