



Date de dépôt : 21 septembre 2022

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier :

- a) P 2134-A Pétition pour la suppression des logos officiels sur les portières des taxis**
- b) P 2135-A Pétition pour un prix minimum des courses aux hôtels à proximité de l'aéroport**
- b) P 2136-A Pétition : Non aux amendes abusives infligées aux taxis genevois**

Rapport de majorité de Souheil Sayegh (page 5)

Rapport de première minorité de Christo Ivanov (page 18)

Rapport de deuxième minorité de François Baertschi sur la P 2136 (page 20)

Pétition (2134-A)

pour la suppression des logos officiels sur les portières des taxis

Mesdames et
Messieurs les députés,

Les faits : Les logos officiels ne se fixent pas sur les nouvelles voitures qui sont essentiellement faites en aluminium et en céramique. Ces logos ne résistent pas aux lavages fréquents des véhicules récents ou anciens et doivent être remplacés fréquemment, entraînant une surconsommation inutile de plastique. De plus le prix de la paire de logos varie entre 40 et 50 francs suisses.

Il faut que les conditions imposées par la loi soient applicables et adaptées à la réalité économique. La **bonbonne** (signe distinctif taxi sur le toit) est largement **suffisante**.

Nous demandons à l'Etat de ne plus imposer l'apposition de ces logos sur les portières des taxis.

N.B. 328 signatures
M^{me} Gabrielle Le Goff
présidente de l'Union des taxis
genevois (UTG)
La Voie-du-Coin 28
1219 Le Grand-Saconnex

Pétition (2135-A)

pour un prix minimum des courses aux hôtels à proximité de l'aéroport

Mesdames et
Messieurs les députés,

Bien que des billets TPG gratuits soient à la disposition des passagers arrivant à l'aéroport de Genève, un certain nombre d'entre eux préfèrent prendre un taxi alors que les hôtels disposent d'un service de navettes gratuites. Compte tenu des temps d'attente considérables avant une prise en charge, **les taxis genevois demandent à ce qu'un tarif minimum de 30 francs soit institué pour toutes les courses à destination des hôtels à proximité de l'aéroport qui disposent d'un service de navette.**

N.B. 336 signatures
M^{me} Gabrielle Le Goff
présidente de l'Union des taxis
genevois (UTG)
La Voie-du-Coin 28
1219 Le Grand-Saconnex

Pétition (2136-A)

Non aux amendes abusives infligées aux taxis genevois

Mesdames et
Messieurs les députés,

De nombreux taxis se voient amendés des sommes allant jusqu'à 5000 francs et plus pour des infractions liées à des mauvaises manipulations dans l'utilisation des disques dans le tachygraphe, appareil qui date d'un autre temps et qui à l'ère du numérique devrait être remplacé. Le montant de ces amendes est disproportionné par rapport aux revenus des chauffeurs ce qui est contraire au principe de la loi. De plus, la même infraction est sanctionnée au nombre de disques contrôlés. Or, on ne peut être sanctionné plusieurs fois pour la même infraction dans la même amende ! Il faut donc agir ! **Par cette pétition, nous demandons à ce que cette pratique cesse !!!!**

N.B. 319 signatures
M^{me} Gabrielle Le Goff
présidente de l'Union des taxis
genevois (UTG)
La Voie-du-Coin 28
1219 Le Grand-Sacconnex

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Souheil Sayegh

La commission des transports s'est réunie les 14 et 28 juin 2022 sous la présidence de M. Thomas Wenger pour traiter des P 2134, P 2135 et P 2136. Les notes de séances ont été prises par M. Maurice Sila, qu'il soit remercié pour son travail.

Séance du 14 juin 2022

Assistent : M. David Favre, directeur général, OCT, DI ; M. Benoît Pavageau, directeur transports collectifs, OCT, DI.

Audition de M^{me} Gabrielle Le Goff, pétitionnaire, accompagnée d'une personne qui souhaite rester anonyme dans le procès-verbal, avec l'accord des commissaires

P 2134 pour la suppression des logos officiels sur les portières des taxis

L'accompagnant de M^{me} Le Goff explique que la situation pour les taxis est évolutive. En effet, la loi récemment adoptée prévoit que les taxis et VTC passent à 0 émission pour l'année 2030. Dans le même temps, le Parlement européen a décidé la semaine passée d'aller vers une fin des moteurs thermiques, à hydrogène inclus, pour les nouveaux véhicules d'ici à 2035. A terme, il n'y a donc pas d'autre choix pour les chauffeurs que le moteur électrique alimenté par batterie, complémenté éventuellement par une pile à combustible.

Il faut accepter qu'il n'y aura à terme que des véhicules électriques, avec les avantages d'un rendement moyen de 96% et d'une énorme longévité.

La nouvelle loi prévoit que les chauffeurs de taxi doivent pouvoir travailler en tant que chauffeurs de taxi ou VTC, ce qui implique de pouvoir enlever les logos, mais cela va poser problème. En effet, si tous les véhicules doivent passer à l'électrique, et vu le poids d'un moteur électrique et d'une batterie, il s'ensuit que la carrosserie ne peut plus être en inox ou en fer, mais doit être en aluminium, parce que la masse atomique de l'aluminium est deux fois inférieure à celle des autres métaux utilisés. En conséquence, les logos magnétiques ne seront plus utilisables car l'aluminium n'est pas, et ne sera jamais, magnétisable. Les logos autocollants, eux, collent mal, sont enlevés

par le vent, et laissent des traces sur les portes. La proposition qui est faite est donc de suspendre l'état actuel jusqu'à ce que l'on découvre des technologies, comme des autocollants à répétition, qui permettront de respecter la loi.

Questions des commissaires

(MCG) : Pourquoi ne pas utiliser le principe du « codering », qui permet de recouvrir des peintures, sans les abîmer ? Il suffirait alors d'utiliser des bombonnes amovibles à ventouse.

R : L'accompagnant de M^{me} Le Goff explique que la loi autorise les chauffeurs de taxi à travailler comme VTC, mais qu'ils doivent dans ce cas enlever tous leurs signes distinctifs.

P 2135 pour un prix minimum des courses aux hôtels à proximité de l'aéroport

L'accompagnant de M^{me} Le Goff commence par décrire la situation actuelle. Aujourd'hui, par convenance personnelle, certains passagers préfèrent aller de l'aéroport à leur hôtel à proximité en taxi plutôt qu'en navette, gratuite, dont la fréquence est de 10 à 15 minutes. Un trajet de ce type peut rapporter autour de 11 à 15 francs au chauffeur de taxi, en fonction du nombre de passagers et de leurs bagages. Pour un chauffeur malchanceux, deux ou trois courses de ce type, entrecoupées d'une attente à l'aéroport, peuvent se solder par un revenu moyen de 6 francs de l'heure, ce qui est loin du revenu minimum. La nouvelle loi prévoit l'introduction d'un montant forfaitaire, mais qui sert de plafond, en ce que, si le prix de la course lui est supérieur, le client ne paie que le prix forfaitaire, mais il paie le prix au compteur si celui-ci est inférieur au forfait. La proposition présentée prévoit l'inverse, à savoir un montant forfaitaire pour les courses de l'aéroport vers les hôtels qui disposent de navettes, qui sert de plancher du prix de la course, mais qui peut être dépassé si le prix affiché au compteur est supérieur audit forfait. Il s'agit donc du même genre de compensation que ce qui est déjà prévu, mais dans l'autre sens, du fait de la proximité des hôtels par rapport à l'aéroport et de la présence des navettes.

Questions des commissaires

(UDC) : Quel périmètre serait concerné par le prix forfaitaire à 30 francs ?

R : L'accompagnant de M^{me} Le Goff répond qu'il ne s'agit que des hôtels situés à proximité de l'aéroport et équipés de navettes, et donc pour lesquels des alternatives gratuites existent. Concernant les autres zones, l'Etat est en train de travailler sur un zonage avec forfait que les auditionnés ne remettent pas en question.

M^{me} Le Goff donne comme exemple les hôtels Starling ou NH.

(PLR) : Comment le montant du forfait demandé a-t-il été fixé ? Et quelle distance de course depuis l'aéroport peut permettre d'obtenir 30 francs au compteur ?

R : M^{me} Le Goff explique que les auditionnés se sont basés sur les heures d'attente à l'aéroport, qui varient entre une et trois heures, et dépendent de plusieurs facteurs comme les retards des avions ou le nombre de chauffeurs de taxi en attente. Le chiffre de 30 francs est atteint dès avant la gare, par exemple à l'hôtel Intercontinental.

(MCG) : Comment est-il possible qu'en faisant le même trajet, par exemple de Versoix à l'aéroport, il faille payer des montants différents à chaque fois et ne serait-il pas plus intéressant de facturer les courses à la distance plutôt qu'au temps ?

R : M^{me} Le Goff explique que le montant de la course peut varier en fonction de la circulation, qui n'est pas identique, par exemple, à 10h et à 16h30. M^{me} Le Goff explique que la LTVTC prévoit effectivement un forfait plafond, qui sera payé si le compteur monte plus haut, mais qu'un chauffeur pris dans la circulation travaille quand même et doit être payé.

(MCG) : Quel est le fonctionnement des taxis à l'aéroport, qui a beaucoup changé avec le temps ?

R : M^{me} Le Goff explique que les taxis entrent normalement dans l'aéroport, avec un pass vers la barrière, puis attendent, parfois deux ou trois heures, qu'un client arrive. Il y a toujours un agent de sécurité, mais il n'est là que pour guider les six ou sept taxis en bout de ligne, qui chargent les clients.

P 2136 : Non aux amendes abusives infligées aux taxis genevois

L'accompagnant de M^{me} Le Goff commence par expliquer le contexte dans lequel les chauffeurs sont amendés. Essentiellement, ils le sont lorsque leurs véhicules débordent de l'aire de stationnement, qu'ils rencontrent des difficultés, ou en général ne respectent pas le code, ce qui est normal. Le problème vient du fait que la police en profite pour contrôler les disques et inflige des amendes qui ne sont pas en relation avec la faute du chauffeur,

mais avec son comportement intégral par rapport à son activité de taxi. Par exemple, un chauffeur a dû payer 4450 francs, soit un montant supérieur au revenu mensuel minimum genevois, simplement pour un excès de la durée de travail par rapport à la loi.

Le président demande des précisions sur les motifs de l'amende discutée.

L'accompagnant de M^{me} Le Goff explique qu'il s'agissait d'abord d'une infraction à la LCR, mais que les policiers ont constaté à cette occasion que le chauffeur avait fait usage de son disque d'enregistrement sur une période plus longue que celle à laquelle il était destiné. Les policiers ont ensuite constaté que c'était dans le domaine de 11 à 20 infractions, ce qui a eu un effet multiplicatif sur l'amende infligée.

L'accompagnant de M^{me} Le Goff ne nie pas que les chauffeurs doivent être sanctionnés lorsqu'ils violent la loi, mais estime que cela doit se faire en respectant le principe de proportionnalité. De surcroît, il faut dire que le temps de pause n'est pas facile à respecter, étant donné qu'un chauffeur peut attendre plus d'une heure à l'aéroport entre deux prises en charge, mais que ce temps d'attente, non rémunéré, n'est pas compté comme une pause. Il est donc souvent nécessaire d'excéder les fameuses douze heures pour faire vivre sa famille.

Concernant les disques, il faut reconnaître qu'il s'agit d'un système d'un autre temps, et qu'à l'ère numérique, il devrait être possible de trouver de meilleures solutions.

Pour en revenir à l'amende, on se retrouve avec un montant très violent pour le chauffeur, sans lien de causalité entre la motivation du contrôle et son résultat. La première partie de la proposition présentée quant aux amendes est donc de plafonner leur montant, ou alors de considérer que la répétabilité n'est pas aussi automatique qu'elle l'est aujourd'hui. L'autre aspect de la proposition est d'installer des logiciels avec compteur kilométrique, éventuellement de la géolocalisation, afin de s'assurer que la loi soit respectée et que les chauffeurs genevois et étrangers soient traités sur un pied d'égalité, sachant que ces derniers peuvent travailler 90 jours dans le canton sans tachygraphe.

Questions des commissaires

(MCG) est en désaccord avec l'idée que la multiplication des amendes lors d'un contrôle soit un problème spécial ; la même chose peut arriver à n'importe quel citoyen, qui se fait contrôler pour excès de vitesse et voit le montant de l'amende être multiplié une fois contrôlés la carte grise, le

véhicule lui-même, etc. Instaurer un plafond pour les chauffeurs de taxi créerait dès lors une inégalité de traitement.

R : L'accompagnant de M^{me} Le Goff rejoint le député, et ne pense pas qu'il se justifie d'ignorer ces infractions, mais il est interpellé par la multiplicité de l'amende ; il ne nie pas la faute et sa répétabilité, mais pense qu'il faut comprendre que le chauffeur a l'impression d'être sanctionné de manière disproportionnée.

(MCG) comprend la réflexion, mais rappelle que les amendes sont définies dans la loi et que le principe est le même pour tout le monde ; il vaut mieux ne pas enfreindre la loi.

R : L'accompagnant de M^{me} Le Goff explique que, dans le cas particulier qui a été présenté, le chauffeur a vu son amende réduite de moitié après avoir écrit directement au juge pour expliquer sa situation. Il est donc difficile de comprendre, si l'amende devait être de 4450 francs ou de la moitié de cette somme, et donc quelle amende est adaptée et méritée.

(MCG) : Concernant le temps de travail et les pauses à l'aéroport, on peut comprendre l'idée de déduire le temps d'attente, alors que le véhicule est à l'arrêt, du temps de travail. Il demande si le tachygraphe est toujours utilisé comme lors de sa jeunesse.

R : L'accompagnant de M^{me} Le Goff répond que le tachygraphe est toujours utilisé, alors qu'il s'agit effectivement d'un système de comptage d'un autre temps, et qu'il paraît étrange que l'on ne puisse pas installer d'application de compteur kilométrique.

Séance du 28 juin 2022

Assistent : M^{me} Fabienne Fischer, conseillère d'Etat, DEE ; M^{me} Ingrid Unterlerchner, juriste auprès de la direction générale de l'OCIRT, DEE ; M. Matthias Stacchetti, directeur de la PCTN, DEE ; M^{me} Myriam Errouane, secrétaire générale adjointe, DEE

P 2134 pour la suppression des logos officiels sur les portières des taxis

M^{me} Errouane expose que cette pétition soulève la problématique des logos officiels placés sur les portières des taxis, règle qui concerne la LTVTC tant actuelle que future. L'article 20 de la LTVTC actuel prévoit que tout taxi est muni en permanence, entre autres, d'un équipement composé d'un

compteur kilométrique, de l'enseigne lumineuse sur le toit et d'un logo officiel distinct sur chaque côté de la voiture. Le RTVTC actuel explicite le marquage à son article 31. La LTVTC adoptée le 28 janvier 2022 prévoit exactement les mêmes principes à son article 21, tandis que le futur RTVTC est en cours d'élaboration et n'a pas encore été arrêté. En conséquence, dans la mesure où la question des logos se trouve dans la LTVTC actuelle et dans la loi future, le département ne voit pas de raison d'entrer en matière sur la pétition. M^{me} Errouane rappelle en outre que l'obligation d'apposer ce logo est contestée dans un des deux recours en cours de traitement par la Chambre constitutionnelle, qui aura donc aussi à trancher sur ce point.

Un commissaire rappelle l'argument, d'ordre pratique, des pétitionnaires, qui est de dire que les logos résistent mal au lavage et qu'il est donc peu pratique de les avoir sur sa voiture ; le député demande si cet aspect a été évalué par le département, au-delà de l'angle légal.

M. Stacchetti expose que la forme du logo est définie par le règlement, mais que les aspects techniques sont réglés de manière purement privée. Il y a une entreprise genevoise qui fournit ces logos, soit autocollants, soit magnétiques, sans que l'Etat n'intervienne en aucune façon dans leur fabrication. Il en découle que les pétitionnaires peuvent chercher des solutions techniques conformes à la loi de leur côté.

Le président comprend la réponse du département, mais rappelle qu'il y a 328 signatures sur la pétition, ce qui veut dire qu'il y a au minimum un grand tiers des chauffeurs de taxi qui estiment que cette question du logo est problématique. Le président demande donc comment il serait possible, sans accepter la pétition, d'aider les chauffeurs à trouver des solutions.

M. Stacchetti explique que le principe est posé dans la loi, et détaillé dans le règlement, on peut donc imaginer que le département discute de ces aspects techniques avec les chauffeurs pour les inciter à trouver une solution dans le cadre de l'élaboration du RTVTC. M. Stacchetti trouve en outre paradoxal que les chauffeurs remettent le principe du logo en question alors que celui-ci est supposé être à leur avantage, en ce qu'il leur permet de se distinguer des autres véhicules professionnels et d'utiliser, par exemple, leurs sites propres.

Le président trouverait utile que le département mène ces discussions. Le président s'étonne cependant que, alors que des taxis existent dans le monde entier, les taxis genevois soient les seuls à ne pas arriver à coller des logos sur leurs voitures.

(PLR) exprime sa surprise quant aux demandes du type de celles de la pétition. En effet, alors qu'il faut bien entendu écouter les revendications des

chauffeurs, il faut aussi se mettre à la place des consommateurs, pour lesquels il est important de pouvoir distinguer les taxis des autres véhicules, alors que les modèles des taxis à Genève sont très variés.

(Ve) trouve assez naturelle la volonté des taxis. En effet, les taxis ne sont plus, comme ils l'étaient auparavant, uniquement des taxis : ils peuvent aussi se transformer en VTC et en véhicules privés. Dès lors, il est naturel que les chauffeurs aient envie de flexibilité quant à leurs marquages. Or, les marquages magnétiques ne sont effectivement pas utilisables avec l'aluminium, tandis que les autocollants semblent manquer de fiabilité. Cependant, même si le député comprend les raisons des taxis, il estime que, si ceux-ci souhaitent utiliser leurs véhicules dans d'autres fonctions, c'est leur problème, et qu'ils doivent évidemment être identifiables.

P 2135 pour un prix minimum des courses aux hôtels à proximité de l'aéroport

M^{me} Errouane relève pour commencer que la question des tarifs forfaitaires avait été discutée par la commission lors des premiers travaux. Elle rappelle en outre que la solution retenue dans la nouvelle LTVTC se trouve à son article 22 : le client a le choix, entre soit un prix prédéterminé d'entente avec le chauffeur, soit un prix forfaitaire fixé par le Conseil d'Etat au départ de certains lieux et à destination de zones prédéfinies, soit le prix fixé par le compteur. La volonté du Grand Conseil était clairement de fixer des forfaits afin que le client sache à l'avance ce qu'il allait payer. L'art. 22 al. 2 dispose en outre le fait que le compteur doit en tous les cas être enclenché à chaque course, de manière à s'assurer que le client fasse son choix du mode de tarification en connaissance de cause, et que le prix forfaitaire reste bien un prix plafond, et non un prix plancher comme demandé par les pétitionnaires.

M^{me} Errouane croit se souvenir que les chauffeurs de taxi avaient déjà soulevé la question du périmètre de l'aéroport et demandé la fixation d'un prix plancher lors des travaux sur la nouvelle LGVTC ; la commission l'avait refusé et avait pris la décision de fixer des prix plafonds dans le but de protéger le client. Les modalités de la fixation des forfaits sont en outre en cours de discussion dans le cadre de l'élaboration du RTVTC.

Il est clair que le principe même de la fixation du forfait n'est pas totalement accepté pour les taxis, et il y avait même un référendum lancé contre la LTVTC, mais le comité référendaire n'avait récolté que 54 signatures. M^{me} Errouane note en outre qu'aucun des trois recours déposés

ne porte sur la question des forfaits, qui est donc fixée définitivement par la loi ; il reste maintenant au Conseil d'Etat à fixer les montants et autres détails dans le règlement.

(Ve) trouve amusant que la pétition fixe un montant minimum, en arguant du temps d'attente, mais uniquement pour les hôtels à proximité de l'aéroport qui disposent d'un service de navettes. Comment se passent les choses en cas de refus de course ?

M. Stacchetti explique que le refus de course par un chauffeur de taxi est une infraction, avec risques de sanction. Le cadre de cette infraction est d'ailleurs renforcé dans la nouvelle LTVTC, avec l'objectif de défendre le service public présenté par les taxis. Cela signifie qu'un client qui voit sa course refusée peut se plaindre auprès du PCTN et commencer une procédure qui peut aboutir à des sanctions. Il ajoute qu'il y a à l'aéroport un service d'ordre qui se charge de gérer cet aspect, en incitant les chauffeurs à faire leur travail, et en rendant le cas échéant un rapport qui peut avoir des conséquences au niveau de l'aéroport et à celui du PCTN.

(MCG) : Comment le chiffre des signatures pour le référendum a-t-il été obtenu ?

M^{me} Errouane explique que les 54 signatures ont été déposées par le comité référendaire, et le chiffre communiqué par la chancellerie.

(MCG) peut comprendre que les taxis ne souhaitent pas faire de courses à 5 ou 6 francs seulement, et demande où en sont les discussions se rapportant au forfait minimum de courses.

M. Stacchetti précise qu'il n'est pas possible de fixer un forfait minimum par course, dans la mesure où le Grand Conseil a eu la volonté que le compteur doive tourner lors de chaque course. En revanche, une revendication qui a été entendue par le département est celle de la revalorisation des tarifs, qui ont été fixés il y a plus de 20 ans. Un calcul du développement du coût de la vie a en effet mené à une réévaluation de l'ordre de 25% des prix maximaux, qui sont donc augmentés de plus de 6 francs, soit à un peu plus de 4 francs au kilomètre. Dans le même temps, le Grand Conseil a montré une volonté d'inciter les chauffeurs à devenir plus concurrentiels, en leur donnant la possibilité de fixer leurs prix en entente préalable avec le client. Cependant, il est clair que sur ces courses courtes le prix maximal, réévalué, sera appliqué.

M^{me} Errouane ajoute que le RTVTC est en cours de complétion, avec concertation des milieux concernés. Une première proposition avait été faite par le département de fixer des prix de l'aéroport vers trois zones, à savoir une zone organisations internationales, une zone rive droite et une zone rive

gauche. Suite aux retours des milieux concernés, les montants des tarifs et du forfait ont été revus, et une quatrième zone, aux abords de l'aéroport, a été ajoutée. La difficulté est cependant de fixer le montant des zones, car il s'agit d'un prix plafond, et le client ne comprendrait pas forcément pourquoi il devrait payer un prix élevé pour aller par exemple à un kilomètre de l'aéroport, alors que le compteur en affiche un bien plus bas.

(MCG) explique qu'on lui a affirmé que l'accès des taxis à l'aéroport avait été limité pendant un temps, et demande si c'est vrai et si c'est toujours le cas.

M. Stacchetti répond que l'accès à l'aéroport est contrôlé par une barrière à l'entrée et fait l'objet d'une taxe d'un franc 50 pour l'aéroport, mais n'est pas limité. En pratique, ce sont plutôt les taxis qui ne sont affiliés à aucune centrale qui attendent à l'aéroport, car les taxis affiliés à des centrales n'ont pas envie d'être pris dans la file à l'aéroport et de perdre des courses.

(MCG) rappelle qu'il y avait eu une grève des taxis genevois dont l'objet était la concurrence menée par les taxis immatriculés en France. Les taxis français ont le droit de prendre des clients en France pour les amener à l'aéroport, mais pas celui de prendre en charge un client à l'aéroport pour l'amener au centre-ville ou en France. Qu'en est-il ?

M. Stacchetti répond que ce que les affirmations du député sont globalement correctes. Il ajoute la notion de secteur France de l'aéroport, où un taxi français aurait le droit de charger un client ; cela se fait peu en pratique car le parcours n'est pas intéressant. Les trajets Genève-Genève sont, eux, strictement interdits pour les taxis français, et ces derniers ne sont pas considérés en droit genevois comme des taxis, mais comme des VTC, ce qui leur interdit l'accès aux voies de bus ou aux stations de taxis. En outre, les règles découlant des accords bilatéraux s'appliquent, et permettent aux taxis français d'entrer sur le territoire suisse pour y travailler 90 jours maximum par année.

Le président demande si les arguments des chauffeurs de taxi, selon lesquels ceux-ci pourront gagner 12 francs sur une course, avant d'attendre 4 à 5 heures à l'aéroport, sont réalistes, étant entendu que cela dépend des moments.

M. Stacchetti répond que ces chiffres sont effectivement réalistes. Ils ont été très réalistes en période post-covid, alors que les temps d'attentes ont pu monter jusqu'à 6 heures, mais il reste vrai que le temps d'attente d'un chauffeur de taxi à l'aéroport peut raisonnablement aller d'une à 3 heures. M. Stacchetti répète que cette question concerne principalement des

chauffeurs qui ne sont affiliés à aucune centrale et comptent principalement sur l'aéroport pour leurs revenus.

(Ve) : Est-il exact que les tarifs déjà évoqués soient des tarifs maximaux, ce qui signifie qu'un chauffeur de taxi qui déciderait de faire payer 50% du prix à ses passagers en aurait le droit ?

M. Stacchetti répond que cela serait mal considéré par les autres chauffeurs, mais pas illégal, et ce d'autant plus avec la nouvelle loi qui encourage les ententes préalables.

(Ve) demande si, en conséquence, une coopérative pourrait fixer des prix 20% moins chers que les autres, en faire la publicité, et donc obtenir plus de courses.

M. Stacchetti confirme que cela serait possible.

P 2136 : Non aux amendes abusives infligées aux taxis genevois

M^{me} Errouane expose pour commencer que les amendes dont il est question sont prononcées par la police, et non la PCTN, en vertu de l'OTR 2. Concernant la question des tachygraphes, M^{me} Errouane explique que le contrôle fait par la police des routes consiste à analyser le tachygraphe dont toute voiture destinée au transport professionnel de personnes doit être équipée. Le tachygraphe peut être analogique ou numérique, il doit être enclenché en permanence et un nouveau disque doit être inséré chaque jour. Si la police observe une irrégularité, elle a le droit de vérifier les disques des 28 derniers jours, et peut même, suivant ses constats, procéder à un contrôle dit d'entreprise, et demander la production des disques des 3 dernières années, qui doivent donc être conservés par les chauffeurs. En résumé, les disques de tachygraphe sont en papier, renseignent sur l'utilisation professionnelle du véhicule, donc le temps de conduite et le temps de pause, mais aussi son utilisation personnelle, et permettent dès lors de savoir ce que le chauffeur a fait en tout temps.

M^{me} Unterlerchner ajoute que la mauvaise manipulation, terme utilisé par M^{me} Le Goff dans sa pétition, la plus fréquente, est d'enclencher le tachygraphe pour utilisation privée alors que l'on transporte un client à titre professionnel. En outre, il faut savoir que les amendes sont calibrées par le Ministère public, et s'élèvent à 1000 francs pour une mauvaise manipulation ; une amende de 5000 francs ne sanctionne donc certainement pas qu'une seule infraction.

(Ve) demande si le tachygraphe est imposé par le droit fédéral et si celui-ci définit aussi les situations d'enclenchement obligatoire, ce qui

clarifierait déjà la question ; la seule marge de manœuvre restante au niveau du droit cantonal serait la définition des amendes et des émoluments.

M^{me} Errouane confirme que tout cela ressort du droit fédéral.

(PDC) est surpris par les 50% de rabais sur l'amende accordés au chauffeur visé et évoqués par la pétitionnaire.

M^{me} Unterlerchner rappelle que ces amendes ne sont pas fixées par le DEE, mais par la police.

Prises de position

Le MCG a une position globale sur les pétitions. Le parti estime que celles-ci relèvent d'un malaise général, dans les milieux des taxis, qui vient d'une conjecture selon laquelle il devient difficile, voire impossible, de circuler dans certaines zones. On demande en outre aux taxis de respecter la loi, tandis que certains milieux en font fi avec l'accord des autorités. En résumé, la loi semble ne pas être la même pour tout le monde, tandis que les conditions économiques générales ne sont pas acceptables pour le milieu des taxis. Pour ces raisons, le MCG votera le renvoi des pétitions au Conseil d'Etat.

L'UDC se positionne de la même manière que le MCG et votera le renvoi des pétitions au Conseil d'Etat.

Le PLR rappelle qu'en effet la commission a déjà débattu des questions soulevées par les pétitions. De surcroît, certains points des pétitions ne sont pas du ressort du Grand Conseil mais de l'administration. En conséquence, le PLR refusera le renvoi au Conseil d'Etat et votera le dépôt sur le bureau du Grand Conseil.

Le PDC estime que la commission a beaucoup travaillé sur ces questions. La proposition des pétitionnaires concernant les tarifs de l'aéroport ne tient pas non plus la route, il comprend bien qu'il ne soit pas raisonnable de faire 4 heures de queue pour 6 francs de recette, et espère qu'une solution bilatérale sera trouvée entre les taxis et le DEE. Concernant les logos, encore une fois il faudra trouver une solution, mais il s'agit d'un point de détail qui ne devrait pas concerner le Grand Conseil. Pour finir avec les amendes, il faut dire que la police fait son travail qui est de constater les infractions, et tous les citoyens sont égaux face à cela. En conséquence, le Centre refusera le renvoi au Conseil d'Etat.

Un député Ve regrette pour commencer le traitement tardif des pétitions, qui auraient pu être intégrées dans les débats sur la deuxième mouture du

projet de loi ; la commission a donc une responsabilité dans cette situation. Cependant, tous les sujets soulevés par les pétitionnaires ont été traités dans les deux moutures, et il ne fait aucun doute que le Conseil d'Etat, si les pétitions lui étaient envoyées, rappellerait à la commission ce qu'elle a déjà décidé elle-même. En conséquence, le groupe Ve soutiendra le dépôt sur le bureau du Grand Conseil.

Le parti S considère aussi que la plupart des sujets ont été traités, et votera donc le dépôt sur le bureau.

EAG constate que les objets soulevés ne sont pas du rang de ce que doit traiter le Grand Conseil, et votera en conséquence le renvoi desdites pétitions au Conseil d'Etat.

Le président met aux voix le renvoi de la **P 2134 pour la suppression des logos officiels sur les portières des taxis** au Conseil d'Etat :

Oui :	4 (2 MCG, 1 UDC, 1 EAG)
Non :	10 (3 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S)
Abstentions :	–

Le renvoi de la P 2134 au Conseil d'Etat est refusé.

Le président met aux voix le dépôt de la P 2134 sur le bureau du Grand Conseil :

Oui :	10 (3 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S)
Non :	4 (2 MCG, 1 UDC, 1 EAG)
Abstentions :	–

Le dépôt de la P 2134 sur le bureau du Grand Conseil est accepté.

Le président met aux voix le renvoi de la **P 2135 pour un prix minimum des courses aux hôtels à proximité de l'aéroport** au Conseil d'Etat :

Oui :	4 (2 MCG, 1 UDC, 1 EAG)
Non :	10 (3 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S)
Abstentions :	–

Le renvoi de la P 2135 au Conseil d'Etat est refusé.

Le président met aux voix le dépôt de la P 2135 sur le bureau du Grand Conseil :

Oui : 10 (3 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S)

Non : 4 (2 MCG, 1 UDC, 1 EAG)

Abstentions : –

Le dépôt de la P 2135 sur le bureau du Grand Conseil est accepté.

Le président met aux voix le renvoi de la **P 2136 : Non aux amendes abusives infligées aux taxis genevois** au Conseil d'Etat :

Oui : 4 (2 MCG, 1 UDC, 1 EAG)

Non : 10 (3 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S)

Abstentions : –

Le renvoi de la P 2136 au Conseil d'Etat est refusé.

Le président met aux voix le dépôt de la P 2136 sur le bureau du Grand Conseil :

Oui : 10 (3 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S)

Non : 4 (2 MCG, 1 UDC, 1 EAG)

Abstentions : –

Le dépôt de la P 2136 sur le bureau du Grand Conseil est accepté.

Le président propose de lier les pétitions P 2134, P 2135 et P 2136 :

Oui : 10 (3 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S)

Non : 4 (2 MCG, 1 UDC, 1 EAG)

Abstentions : –

La proposition de lier ces trois pétitions est acceptée.

Date de dépôt : 2 septembre 2022

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

Rapport de Christo Ivanov

La pétition 2134 s'intitule « Pour la suppression des logos officiels sur les portières des taxis ». La pétition propose la suppression ou la suspension de cette obligation jusqu'à ce que la technologie pour fixer ces logos soit compatible avec les lois (durables mais flexibles). A terme, tous les véhicules seront équipés de moteurs électriques alimentés par des batteries et complémentés par des piles à combustible (H2). Pour des raisons de poids et donc d'usure des pneus (pollution aux microplastiques), tous les véhicules seront en aluminium.

La pétition P 2135 s'intitule « Pour un prix minimum des courses aux hôtels à proximité de l'aéroport ». La LVTC du 28.01.2022 prévoit l'introduction de montants forfaitaires. Le projet de règlement prévoit un forfait par zone avec un paiement ajusté par rapport au compteur.

La proposition de la pétition est de mettre en place un montant forfaitaire pour toutes les prises en charge pourvues de navettes. Le prix de la course sera le prix forfaitaire si le montant indiqué au compteur est inférieur au forfait. Le prix de la course sera le montant au compteur si le montant indiqué au compteur est supérieur au forfait. Le forfait proposé est de 30 francs (bagages + trajet inclus).

La pétition 2136 s'intitule « Non aux amendes abusives ». Les disques dans un tachygraphe sont des pratiques dépassées. Les taxis frontaliers peuvent travailler 90 jours dans le canton et ne sont pas tenus d'avoir un tachygraphe. Une des propositions est la mise en place d'une solution numérique pour remplacer le tachygraphe. Quelle que soit son origine, le chauffeur professionnel opérant dans le canton devrait alors respecter les lois en vigueur.

Une amende est une sanction visant à ce qu'une infraction ne se reproduise plus. Elle se doit d'être dissuasive, mais ne peut en aucun cas mettre le chauffeur dans la précarité. Montant de la sanction principalement lié au non-respect du temps de pause et non à la cause de l'amende. Difficulté de respecter les pauses dans le cadre de l'horaire maximum de travail tout en

assurant un revenu correct pour sa famille. De plus, il est très facile d'effectuer de fausses manœuvres dans la manipulation des disques. Les amendes sont répétées, disproportionnées donc cumulatives sur plusieurs disques.

Les propositions sont les suivantes : adapter le montant des amendes à la réalité économique des chauffeurs et plafonner ces amendes à des moments réalistes.

La minorité de la commission des transports regrette la posture de la magistrate qui indique que ces objets des pétitions sont couverts par la loi 12649. Or, lors des débats en plénière sur le projet de cette loi, la minorité de la commission des transports avait déposé plus de 30 amendements dont certains avaient repris les points soulevés par le dépôt de ces 3 pétitions. Le parlement avait refusé ces amendements.

Ces problématiques existent pourtant bel et bien toujours, et rien n'a été voté par notre Grand Conseil, il faut bien le reconnaître. La preuve en est que de nombreux recours ont été déposés par tous les milieux des taxis contre cette nouvelle loi. Ces problématiques existent donc toujours et n'ont pas encore été réglées.

Pour toutes ces raisons, la minorité de la commission des transports vous demande d'accepter, Mesdames et Messieurs les député(e)s, ces trois pétitions et de les renvoyer au Conseil d'Etat.

Date de dépôt : 22 juillet 2022

RAPPORT DE LA DEUXIÈME MINORITÉ SUR LA P 2136

Rapport de François Baertschi

Les chauffeurs de taxi souffrent à Genève pour de très nombreuses raisons. D'abord, la circulation est impossible sur de nombreux axes, ce qui punit autant les clients que les professionnels. Ensuite, les voies réservées aux taxis, au lieu d'être augmentées, sont réduites sur des axes essentiels comme à Chantepoulet récemment.

Si l'Etat veut se montrer sévère envers le taxi, il doit lui-même montrer l'exemple. Ce n'est pas en obstruant de nombreux axes comme Georges-Favon qu'il agit dans la direction.

La colère des chauffeurs de taxi doit être entendue par le Conseil d'Etat. Il est trop facile de les punir de manière trop souvent excessive avec des règlements qui sont inadaptés.

Dans notre République, c'est aujourd'hui la loi du « deux poids, deux mesures ». L'Etat ne respecte pas lui-même la loi en réduisant la nuit la largeur de certaines pénétrantes essentielles. Certains milieux qui sont proches de la majorité gouvernementale vont même jusqu'à être des « hors-la-loi » en utilisant le marteau-piqueur dans les rues des Pâquis.

Face à ces délires qui frisent tous l'illégalité ou franchissent largement la loi, on demanderait aux seuls taxis de respecter scrupuleusement la loi ? Non, ce n'est pas acceptable.

Il faut entendre la demande des chauffeurs de taxi. Ceux-là mêmes qui sont aussi victimes de la concurrence mondialiste d'Uber au moment où la présidente du département de l'économie, la Verte Fischer, fait un accord avec la multinationale Uber, accord hasardeux et plein d'incertitudes pour l'avenir. Le canton de Genève ne va-t-il pas se faire rouler ?

Cette bienveillance envers Uber, pourquoi ne l'a-t-on pas envers les chauffeurs de taxi qui n'ont pas été épargnés par les divers événements ? A ceci, le Conseil d'Etat devrait répondre.

Le MCG constate que Genève n'est pas protégé contre la mondialisation. Les chauffeurs de taxi sont menacés par la multinationale Uber, multinationale qui va engager massivement des frontaliers. Quant aux autres

habitants de notre canton, eux et leurs enfants, ils sont également menacés par la vague frontalière qui déferle, alors qu'il n'y a pas suffisamment de protections.

Il faut entendre les chauffeurs de taxi comme il faut entendre le peuple genevois.

Pour toutes ces raisons, nous vous demandons, Mesdames et Messieurs les députés, d'envoyer la pétition 2136 au Conseil d'Etat, pour que le département de la Verte Fischer écoute enfin les aspirations du peuple genevois.