

Date de dépôt : 16 août 2021

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le bilan intermédiaire de la LTVTC (Loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur)

Rapport de M^{me} Caroline Marti

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des transports a étudié le rapport divers 1327 sur l'application de la LTVTC en parallèle au traitement du PL 12649 (nouvelle LTVTC) sous la présidence de M^{me} Marjorie de Chastonay et de M. Thierry Cerrutti. La commission remercie M. le conseiller d'Etat Mauro Poggia, M. Jean-Christophe Bretton, secrétaire général adjoint, et M. Matthias Stacchetti, directeur de la PCTN, pour leur présentation et leur présence lors des travaux de la commission, ainsi que M. Vincent Moret et M^{me} Mariama Laura Diallo, procès-verbalistes, pour la qualité de leur travail.

Présentation du département

M. Mauro Poggia, conseiller d'Etat, M. Jean-Christophe Bretton, secrétaire général adjoint, et M. Matthias Stacchetti, directeur de la PCTN

M. Bretton indique qu'ils ont déposé ce bilan intermédiaire de la LTVTC conjointement à un nouveau projet de loi. Ce bilan est assez succinct et intervient un peu plus de deux ans après l'entrée en vigueur de la LTVTC. L'augmentation massive de VTC dans le canton amène une concurrence pas forcément toujours loyale. Certains diffuseurs de courses sont en réalité des entreprises de transport, ce qui crée un problème au niveau du paiement des charges sociales. Il s'agit d'une sorte de no man's land à propos du statut de

ces chauffeur-euse-s. Ils ont également fait un inventaire des problématiques actuelles.

Il indique qu'il y a 1143 taxis et 558 chauffeur-euse-s de taxis en liste d'attente. Le numerus clausus est fixé à 1100. Le nombre moyen de cartes professionnelles de taxis délivrées par année est de 87. Le nombre de chauffeur-euse-s VTC est de 1521. Le nombre de plaques VTC est de 1552. Il présente ensuite un ratio VTC/taxis dans différentes villes. A Genève, ce ratio est de 1,32, alors qu'il est de 4,6 à New York et de 0,6 à Paris. Finalement, il indique qu'il y a eu 6705 heures de contrôle par la police. Il y a ainsi eu 228 opérations de contrôle planifiées et 181 ont été réalisées. 1540 véhicules ont été contrôlés. Il y a eu 116 dénonciations.

Il présente ensuite un estimatif des charges des taxis. Il indique que ces chiffres sont assez proches de la réalité de ce qui vivent les chauffeur-euse-s de taxis.

Il indique que, selon les estimations, les charges fixes des taxis varient entre 1280 à 1850 francs par mois. A quoi s'ajoutent les charges variables qui, pour un chiffre d'affaires de 6000 francs/mois (chiffre d'affaires élevé), représentent environ 800 francs/mois. Les charges sociales et impôts s'élèvent quant à eux à environ 700 à 800 francs/mois. Ainsi, pour un chiffre d'affaires de 6 000 francs/mois, le revenu net d'un-e chauffeur-euse se situe entre 2650 et 3120 francs.

Il rappelle que la M 2571 et le PL 12526 ont été traités par la commission. La majorité de ces points seront repris dans le projet de loi présenté par le Conseil d'Etat.

M. Bretton présente ensuite les différentes problématiques qu'ils ont pu constater dans l'application de la loi et les ajustements que le département propose à travers le projet de loi de réforme de la LTVTC.

1. Concurrence déloyale des acteurs qui échappent indument aux règles, notamment de droit du travail, de prestations sociales et d'imposition. Le département propose de clarifier et préciser la distinction entre VTC et taxi avec les droits et devoirs y relatifs.
2. Manque de distinction entre une entreprise de transport et une entreprise de diffusion. Le département propose de contrôler a priori et non a posteriori (après l'implantation de l'entreprise) si une entreprise doit être considérée comme entreprise de transport ou de diffusion de courses, ce qui signifie de passer d'un régime d'annonce à un régime d'autorisation préalable. Selon la nouvelle loi, un diffuseur de courses ne doit pas encaisser le prix des courses auprès d'un-e client-e et reverser ensuite la

- rémunération aux chauffeur-euse-s. Il doit par ailleurs avoir son siège en Suisse.
3. La notion de dépendance et d'indépendance des chauffeur-euse-s VTC doit être mieux précisée. Il rappelle à ce propos que la Cour de cassation en France a rendu une première décision importante qui a requalifié la relation entre un-e chauffeur-euse et UBER en un contrat de travail. Un des éléments cruciaux est que le ou la chauffeur-euse doit pouvoir fixer la tarification lui-elle-même.
 4. L'arrivée massive de VTC étrangers, notamment pendant les périodes des sports d'hiver, est problématique. Le département entend mettre en place un système d'annonce des courses pour mieux contrôler le respect des règles sur travailleur-euse-s détaché-e-s.
 5. L'activité des taxis et des VTC se concentre notamment à partir et à destination de la zone aéroportuaire et génère de fait des tensions liées à la forte concentration de nombreux véhicules de transport individuel de personnes. Le département entend revoir le règlement de l'aéroport relatif aux taxis et VTC.
 6. La sixième problématique est relative à l'obligation de commande préalable des VTC qui n'est pas respectée. Les nouvelles technologies permettent désormais un « hélage électronique » des VTC. Le département propose de préciser les obligations des VTC par rapport à celles des taxis, notamment un délai d'attente entre la commande de la course et la prise en charge du client.
 7. L'insuffisance de communication entre les administrations pour effectuer des contrôles est également relevée. Le département entend renforcer la collaboration administrative et instaurer des registres.
 8. La huitième problématique concerne les tarifs des taxis, considérés comme élevés, et le fait que le client ne les connaît pas à l'avance, au contraire des VTC. Le département propose d'introduire des tarifs au forfait pour certains itinéraires très fréquentés. Ainsi les clients peuvent connaître le prix de courses à l'avance.
 9. La neuvième problématique concerne le bail à ferme (location de plaques), pratique qui présente de graves dérives (location d'une plaque jusqu'à 1200 francs par mois) et qu'ils souhaitent désormais encadrer en interdisant les rendements excessifs.
 10. La dixième problématique concerne l'accroissement significatif du nombre de chauffeur-euse-s VTC dont certain-e-s travaillent illégalement. Le département souhaite renforcer les moyens électroniques de contrôle.

11. Le département relève également le comportement problématique de certain-e-s chauffeur-euse-s de taxis et VTC, ce qui porte atteinte à l'image de toute la profession. Face à ce phénomène, le département entend renforcer les contrôles et les sanctions.
12. Finalement, M. Bretton indique que la liste d'attente pour obtenir une AUADP est particulièrement longue (600 personnes sur liste d'attente). Afin de donner une chance aux jeunes chauffeur-euse-s de rentrer dans la profession, le département pense introduire une limite d'âge à 75 pour la détention d'une AUADP et mieux encadrer les baux à ferme.
13. Les examens pour les chauffeur-euse-s VTC sont trop faciles, ce qui amène le département à vouloir rehausser le niveau d'exigence des examens (notamment connaissances topographiques du canton et connaissances administratives).

En conclusion, M. Bretton explique que ces modifications vont constituer des bases pour une saine concurrence.

M. Poggia indique que le délai de deux ans est court pour tirer les enseignements nécessaires de cette loi. Aujourd'hui, ils ont bien identifié les différentes problématiques. Faute d'organisation faîtière unique, il est difficile de trouver des démarches communes avec les taxis.

M. Poggia indique que les propositions faites ont été présentées aux différents milieux des taxis. Concernant le bail à ferme, il y a eu de très vives réactions. Ils font cela pour éviter que la détention d'une autorisation d'usage accru du domaine public devienne une possibilité de gagner de l'argent. Un juste équilibre a été trouvé à ce niveau. Les taxis aimeraient par exemple avoir accès à l'ensemble des voies prioritaires, diminuer les taxes, augmenter le délai de prise en charge pour les client-e-s de VTC, etc. Il rappelle que les anciennes limousines avaient des stations à l'époque. Aujourd'hui, cela n'existe plus. Les VTC sillonnent donc constamment la ville.

Une députée (S) demande si le nombre d'ETP dévolus aux contrôles LTVTC a augmenté.

M. Bretton indique que la taxe de 1400 francs est destinée à financer les contrôles. Cela rapporte 1,6 million de francs par an, ce qui correspond à sept postes de policier et deux postes à la PCTN qui seront destinés au contrôle de l'application de cette loi. Pour l'instant, ce sont des heures de la police qui ont été allouées en attendant que les derniers effectifs sortent de Savatan.

Une députée (S) demande si les associations de limousines ont été consultées.

M. Bretton répond négativement, car ces dernières ne sont pas concernées. M. Poggia ajoute que les consultations avec les milieux des taxis sont compliquées. Parfois, cela génère plus de trouble que d'apaisement.

Une députée demande s'ils ont obtenu la position d'UBER sur ce projet de loi. M. Poggia répond négativement. UBER n'est pas touchée par cette loi. Il n'y a rien dans la loi actuelle ou la loi future qui aura servi de base de fond pour la décision prise il y a quelques semaines. En effet, la décision prise contre UBER a été prise sur des bases de droit fédéral.

Une députée demande quel est le problème concret du règlement de l'aéroport. M. Stacchetti indique, en matière de régime des sanctions, que le règlement prévoit un avertissement la première fois et ensuite une interdiction d'accès à l'aéroport s'il y a une récidive pour la même infraction. C'est quelque chose qu'il faut changer. M. Poggia ajoute qu'ils souhaitent une plus grande concertation entre l'aéroport et l'Etat. En effet, c'est de là que de nombreuses frustrations naissent chez les taxis. C'est un domaine privé, certes, mais qui est directement lié à l'espace public.

Un député (UDC) indique être inquiet car il a vu de nombreux véhicules lituaniens lors d'un passage à l'aéroport. Il demande à ce propos s'il ne serait pas possible de faire des contrôles avec des scanners.

M. Poggia indique qu'ils ont travaillé sur un instrument de ce type-là. L'instrument mis en place permet de savoir tout de suite si la personne s'est annoncée auprès du canton, par exemple en tant que travailleur détaché. Un lituanien qui vient chercher une personne de son pays, cela ne pose pas de problème. Toutefois, si c'est pour faire une course dans le canton, cela pose problème. Il faut prendre en considération toutes ces problématiques pour les contrôles. Aujourd'hui, l'aéroport gère seul cette question. Il faudrait que l'Etat ait également son mot à dire à ce propos.

Un député (PLR) a été interloqué par les chiffres donnés sur les revenus des chauffeur-euse-s de taxis. Il demande si ces chiffres concernent des personnes travaillant à plein temps et quels en sont les profils sociaux.

M. Bretton indique que les chauffeur-euse-s font entre 150 et 200 francs de chiffre d'affaires par jour. Il y a trop de chauffeur-euse-s. Ils et elles attendent en moyenne 3 heures à l'aéroport pour ensuite faire parfois des courses à 20 francs. Il rappelle également avoir reçu 500 lettres de chauffeur-euse-s de taxi il y a quelques jours. Ces derniers disent être dans une précarité majeure en raison de la crise sanitaire.

Un député (PLR) demande comment il se fait qu'il y ait 500 personnes sur liste d'attente pour rentrer dans un métier qui rapporte très peu.

M. Bretton indique que ce secteur a subi des changements majeurs ces cinq dernières années. En effet, les parts du gâteau sont devenues beaucoup plus petites. Il y a près de 3000 chauffeurs VTC et taxis pour une ville de 500 000 habitants. Un nombre de 800 taxis serait bien plus approprié pour une ville comme Genève. Il y a clairement un transfert modal vers les TPG et d'autres modes de transport. Cette profession doit donc se réformer.

M. Poggia ajoute qu'ils sont véritablement entrés dans une ère de travailleur-euse-s pauvres. UBER a fait naître l'illusion de pouvoir devenir son propre patron et devenir riche. Il est certain que l'arrivée massive de VTC a réduit leurs gains. Il sera toutefois difficile de déterminer les chiffres précis de cette diminution. Ils auraient toutefois tort de penser que les taxis sont des manipulateurs et qu'ils vont très bien.

Le député (PLR) demande ce qu'était la rémunération des chauffeurs avant ces grandes mutations.

M. Bretton estime qu'il faut doubler les montants indiqués pour avoir une idée de ce que gagnaient les chauffeur-euse-s à l'époque.

Un député (S) demande s'ils ont l'impression qu'il y a moins de travail au noir qu'il y a quelques années.

M. Bretton indique qu'ils n'ont aucun élément précis pour déterminer les gains des chauffeurs contrairement à ce que font d'autres pays en transmettant automatiquement les données des courses avec la géolocalisation à l'AFC.

Le député (S) demande s'il y a une volonté politique de géolocaliser les chauffeur-euse-s afin de déterminer exactement ce qu'ils gagnent.

M. Poggia dit que c'est difficile de faire cela avec une profession qui souffre et ce n'est pas forcément faire les choses dans l'ordre.

Un député (S) demande comment le remboursement des 21 millions de francs en échange de la restitution d'AUADP a été ventilé.

M. Bretton indique que presque 100% des chauffeur-euse-s ont été remboursé-e-s. 21 millions ont effectivement été engagés pour cela. Il indique que ce montant a été payé au préalable par les chauffeur-euse-s pour obtenir les plaques taxis.

Un député (S) demande si l'ensemble des taxis bleus de l'époque a pu devenir taxis. M. Bretton répond que certain-e-s sont devenu-e-s VTC et d'autres taxis.

Un député (PDC) demande si les questions sont devenues plus difficiles à l'examen VTC. M. Stacchetti dit que les questions ne sont plus publiées sur internet.

Vote

M. Bretton rappelle que le RD 1327 est un rapport intermédiaire voulu par la LTVTC actuelle qui impose au Conseil d'Etat de faire un rapport sur le bilan de cette loi. Le rapport qui a été soumis et présenté l'hiver passé à la commission des transports avait pour but de faire ce bilan et annonçait la couleur du PL LTVTC tel qu'il a été amendé et accepté la semaine précédente.

La présidente met aux voix la prise d'acte du RD 1327 :

Oui : Unanimité

Non : –

Abstentions : –

La commission accepte de prendre acte du RD 1327 à l'unanimité.

Bilan intermédiaire

Loi sur les taxis et VTC (LTVTC)

Commission des transports
10 mars 2020



Plan

1. Contexte
2. Chiffres clés
3. Revenus des taxis
4. Motion 2571 et PL 12526
5. Principales problématiques et solutions
6. Synthèse

1. Contexte

1. **Bilan intermédiaire** demandé deux ans après entrée en vigueur de la LVTC (juillet 2017).
2. L'augmentation massive de VTC dans le canton amène une concurrence pas toujours loyale avec les taxis.
3. Certains "**diffuseurs de courses**" s'annoncent comme tels, alors que leurs activités s'apparentent plus à celles d'une "**entreprise de transport**".
4. Un défaut de paiement de **charges sociales** du fait d'un "no man's land" actuel quant au statut des chauffeurs VTC (dépendant ou indépendant).
5. **Inventaire des problématiques actuelles** dans un rapport du CE au Grand Conseil en regard desquelles des adaptations de la LVTC sont proposées.

11/03/2020 - Page 3

2. Chiffres-clés

Taxis

- Nombre de taxis (selon nombre d'autorisations d'usage accru du domaine public – AUADP) : **1 143**
- Nombre de chauffeurs de taxis en liste d'attente : **558**
- Nombre moyen de cartes professionnelles taxis délivrées par année : **87**

VTC

- Nombre de chauffeurs VTC (selon détenteurs de la carte professionnelle) : **1 521**
- Nombre de plaques VTC : **1 552**
- Nombre moyen de cartes professionnelles VTC délivrées par année : **548**

Au 31.12.2019

11/03/2020 - Page 4

Ratios VTC/ taxis

- **New York**, 60 000 VTC pour 13 000 taxis **4.6 vtc /taxi**
- **Londres**, 90 000 VTC pour 25 000 taxis **3.6 VTC/taxi**

- **Paris**, 10 000 VTC pour 17 000 taxis **0.6 VTC/taxi**
- **Barcelone**, 2100 VTC pour 10 500 taxis **0.2 VTC/taxi**

- **Genève**, 1521 VTC , pour 1143 taxis **1.33 VTC/taxi**

11/03/2020 - Page 5

Contrôles Police 2019

- **6705** heures de contrôle (= 5 postes ETP)
- **228** opérations de contrôle planifiées, 181 réalisées
- **1540** véhicules contrôlés
- **116** dénonciations au sens de la LTVTC
- **378** amendes d'ordre délivrées

Pour mémoire : 2774 heures de contrôle en 2018

Au 31.12.2019

11/03/2020 - Page 6

3. Revenus des taxis

- leasing d'une voiture	300 à 500 fr.
- assurances (casco, perte gain, RC)	250 à 350 fr.
- frais/impôts de plaques d'immatriculation	20 à 80 fr.
- frais de cotisation à une centrale	600 à 800 fr.
- taxe AUADP (taxis seulement)	117 fr.
Sous-total mensuel frais fixes	1 287 à 1 847 fr.

A ces charges fixes s'ajoutent les charges variables en fonction du chiffre d'affaires réalisé, à savoir sur une base haute estimée de 6 000 francs de chiffre d'affaires par mois :

- frais de carburant	400 fr.
- entretien/réparations	250 fr.
- autres frais (parking, téléphone, etc.)	150 fr.
Sous-total mensuel frais variables	800 fr.
Total frais	2 087 à 2 647 fr.

Chiffre d'affaires (base hypothèse haute)	6 000 fr.
Revenu brut avant charges sociales/impôts	3 913 à 3 353 fr.
Charges sociales et impôts (environ 18%)	794 à 689 fr.
Sous-total mensuel frais fixes	1 287 à 1 847 fr.

Revenu net	3 119 à 2 664 fr.
-------------------	--------------------------

... 2020 - Page 7

4. Motion 2571

La commission des transports a émis à l'unanimité une motion 2571, déposée le 16 juillet 2019, qui invite le Conseil d'Etat à :

1. rehausser le niveau de l'examen permettant d'obtenir la carte professionnelle de VTC;
2. augmenter la qualité et la quantité des contrôles effectués par le service de police du commerce et de lutte contre le travail au noir (PCTN) et la police cantonale;
3. présenter un rapport écrit conformément à l'article 42 de la loi.

4. PL 12526

Le PL 12526, de la commission des transports, propose trois modifications de la LTVTC, à savoir :

1. l'obligation d'affiliation d'un chauffeur VTC à une caisse de compensation;
2. l'assujettissement des diffuseurs de courses à la TVA;
3. l'extension des compétences pour la PCTN en matière de contrôles et de sanctions.

11/03/2020 - Page 9

5. Problématique et ajustements

Problématique relevée	Ajustements proposés dans PL LTVTC	Nouveaux Articles LTVTC concernés
1. Concurrence déloyale des acteurs qui échappent indument aux règles, notamment de droit du travail, de prestations sociales et d'imposition	Clarifier et préciser la distinction entre VTC et taxi avec les droits et devoirs y relatifs;	Art 1 et 5

11/03/2020 - Page 10

Problématique relevée	Ajustements proposés dans PL LTVTC	Nouveaux Articles LTVTC concernés
<p>2. La distinction entre une entreprise de transports et une entreprise de diffusion doit être contrôlée à priori</p>	<p>Un diffuseur de courses ne doit pas :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Encaisser les courses auprès d'un client et reverser au chauffeur sa rémunération, sous déduction de sa commission; - avoir son siège en dehors du territoire national. Les entreprises de transports ou comme les entreprises diffuseurs de courses doivent non seulement s'annoncer, mais être au bénéfice d'une autorisation d'exploiter après avoir rempli les conditions fixées par la loi. 	<p>Art 10 et 11</p>

11/03/2020 - Page 11

Problématique relevée	Ajustements proposés dans PL LTVTC	Nouveaux Articles LTVTC concernés
<p>3. La notion de dépendance et d'indépendance des chauffeurs VTC doit être mieux précisée</p>	<p>Un chauffeur indépendant doit de fait décider de sa tarification, et ce dans la limite maximale fixée par le cadre légal, si celui-ci est un chauffeur de taxi. Dès lors, une plateforme de diffusion de courses ne doit pas avoir d'influence sur le prix du service. De plus, le chauffeur indépendant ne doit pas avoir d'obligation autre de la part d'un diffuseur de courses que celle fixée par la loi. Une plateforme de diffusion de courses ne doit pas :</p> <ul style="list-style-type: none"> - être le prestataire de services et facturer elle-même la course aux clients (centrale d'encaissement et de décaissement). - exercer une contrainte financière à l'endroit des chauffeurs, par exemple imposer un abonnement fixe ou des rabais aux clients qui sont, de fait, déduits de la rémunération du chauffeur. 	<p>Art. 7, 10, 11, 28, 31</p>

11/03/2020 - Page 12

PCTN
Direction
Centre Bandol
Rue de Bandol 1
1213 Onex

COURRIER RECOMMANDÉ

Uber Switzerland GmbH
Uber B.V.

N^oréf. : DIR/MAS/II/JO/405438-2019

Onex, le 29 octobre 2019

Décision

11/03/2020 - Page 13

Par ces motifs,

**LE SERVICE DE POLICE DU COMMERCE
ET DE LUTTE CONTRE LE TRAVAIL AU NOIR**

1. Constate qu'Uber B.V., sise à Mr.Treublaan 7, 1097 DP Amsterdam, Pays-Bas, est un exploitant d'entreprise de transport au sens de l'article 4 let. c LTVTC;
2. Constate qu'Uber B.V. ne respecte pas les obligations afférentes à l'exploitant d'entreprise de transport;
3. Constate qu'Uber B.V. ne respecte pas les obligations afférentes aux offreurs étrangers;
4. Ordonne à Uber B.V. de respecter ses obligations afférentes à l'exploitant d'entreprise de transport, en particulier celles relatives à la protection sociale des chauffeurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité;
5. Ordonne à Uber B.V. de signer l'engagement à respecter les usages visés à l'article 25 al. 3, 2^{ème} phrase LTVTC;
6. Fait interdiction à Uber B.V. et, en tant que de besoin à Uber Switzerland GmbH, en application de l'article 36 al. 2 LTVTC, de poursuivre son activité jusqu'au rétablissement d'une situation conforme au droit;

11/03/2020 - Page 14

 **Cour de cassation** 
@Courdecassation 

[Arrêt & communiqué] La Cour de cassation requalifie en contrat de #Travail la relation contractuelle entre la société #Uber et un chauffeur : bit.ly/2wwlka8

COMMUNIQUÉ

UBER
Mercredi 4 mars 2020

La Cour de cassation a décidé de requalifier en contrat de travail la relation contractuelle entre la société Uber et un chauffeur. En effet, lors de la connexion à la plateforme numérique Uber, il existe un lien de subordination entre le chauffeur et la société. Dès lors, le chauffeur ne réalise pas sa prestation en qualité de travailleur indépendant mais en qualité de salarié.

Faits et procédure

La société Uber met en relation, via une plateforme numérique, des chauffeurs VTC et des clients. Une fois son compte clôturé par Uber, un de ces chauffeurs a demandé à la justice prud'homale de requalifier la relation contractuelle avec cette société en contrat de travail. La cour d'appel a fait droit à sa demande.

La question posée à la Cour de cassation

Lorsqu'il réalise une prestation pour Uber, un chauffeur, inscrit au registre des métiers comme travailleur indépendant, est-il lié par un lien de subordination avec cette société, situation de nature à justifier la requalification de la relation contractuelle en contrat de travail ?

La réponse de la Cour de cassation

Les critères du travail indépendant tiennent notamment à la possibilité de se constituer sa propre clientèle, la liberté de fixer ses tarifs et la liberté de définir les conditions d'exécution de sa prestation de service.

A l'inverse, dans le cadre d'un contrat de travail, le lien de subordination repose sur le pouvoir de l'employeur de donner des instructions, d'en contrôler l'exécution et de sanctionner le non-respect des instructions données.

Le chauffeur qui a recours à l'application Uber ne se constitue pas sa propre clientèle, ne fixe pas librement ses tarifs et ne détermine pas les conditions d'exécution de sa prestation de transport.

1 457 14.02 - 4 mars 2020 

11/03/2020 - Page 15

Problématique relevée	Ajustements proposés dans PL LTVTC	Nouveaux Articles LTVTC concernés
4. Arrivée massive de VTC étrangers, notamment pendant les périodes des sports d'hiver	Mise en place d'un système d'annonce des courses afin de s'assurer que les chauffeurs respectent bien la loi sur les travailleurs détachés (90 jours de travail max en Suisse sans permis de travail)	Art.17 al 4



11/03/2020 - Page 17



Une filière de faux taxis entre Genève et les stations de ski a été démantelée

Faits divers

Les gendarmes français ont interpellé le chef de la filière mise en place depuis la Russie.



11/03/2020 - Page 19

ACCUEIL > GENEVOIS

Genevois : la déferlante incontrôlée des taxis illégaux

MIS EN LIGNE LE 5/02/2020 À 17 00 ♡ PAR STÉPHANE GROSJEAN

f t in e

Le phénomène n'est pas nouveau, mais il semble bien enraciné à la frontière. Les taxis subissent une concurrence déloyale avec des transports illégaux de clients entre l'aéroport de Genève et les stations de ski.



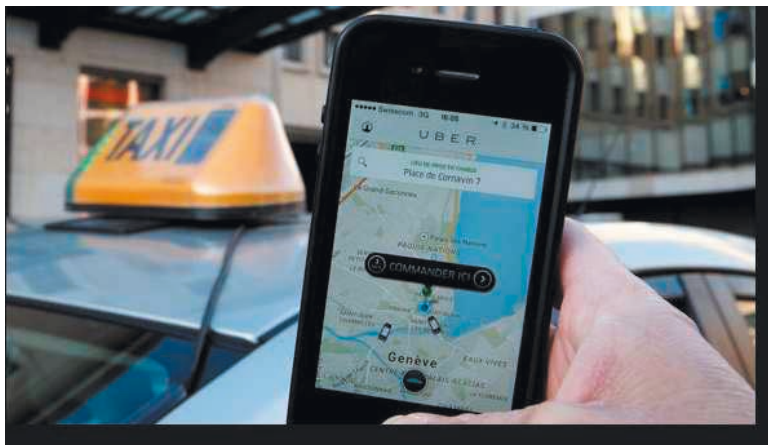


Problématique relevée	Ajustements proposés dans PL LTVTC	Nouveaux Articles LTVTC concernés
<p>5. L'activité des taxis et des VTC se concentre notamment à partir et à destination de la zone aéroportuaire et génère de fait des tensions liées à la forte concentration de nombreux véhicules de transport individuel de personnes</p>	<p>Quand bien même l'Aéroport est au bénéfice d'une concession et d'un droit de superficie octroyés par l'Etat de Genève, l'activité des taxis et des VTC relève du domaine public. Dès lors il est nécessaire que le règlement de l'Aéroport relatif aux taxis et VTC soit préalablement validé par le Conseil d'Etat.</p>	<p>Art. 33. al 4</p>

11/03/2020 - Page 23

Problématique relevée	Ajustements proposés dans PL LTVTC	Article LTVTC modifié
<p>6. Quand bien même il est précisé qu'un chauffeur VTC doit obtenir une course commandée avant de prendre en charge un client, les nouvelles technologies permettent, de fait, de faire du hélage électronique, dans le sens où un client peut commander un VTC à peine trois minutes avant la prise en charge, grâce à la géolocalisation.</p>	<p>les obligations des VTC par rapport à celles des taxis sont précisées (interdiction de circuler dans l'attente d'un course et délai minimum entre commande et prise en charge)</p>	<p>Art. 24, 25 et 26</p>

11/03/2020 - Page 24



11/03/2020 - Page 25

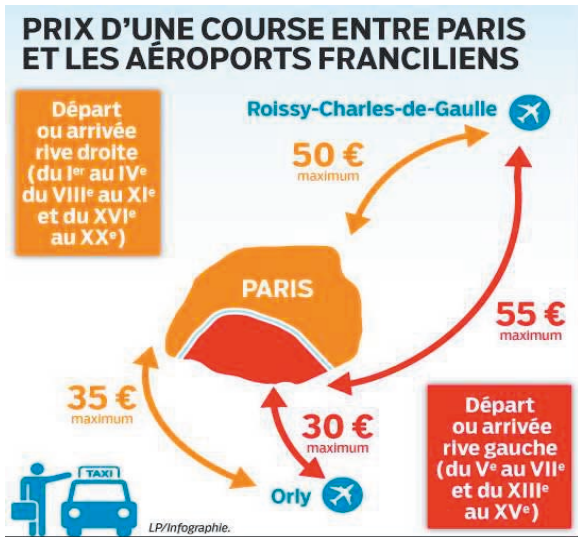
Problématique relevée	Ajustements proposés dans PL LTVTC	Articles LTVTC modifiés
7. Insuffisance de communication entre les administrations pour effectuer des contrôles	Renforcer la collaboration administrative et instaurer des registres	Art 4, 29 et 39

11/03/2020 - Page 26

Problématique relevée	Ajustements proposés dans PL LTVTC	Nouveaux Articles LTVTC concernés
<p>8. La problématique des coûts intrinsèques d'un transport en taxi considérés comme élevés par l'opinion publique d'une part, et le fait que le client ne peut pas connaître préalablement le coût total de la course qu'il va faire d'autre part, contribuent indéniablement au regard critique des clients à l'égard des chauffeurs de taxi, qui se tournent volontiers vers les plateformes VTC précisément parce que le prix est fixé d'avance.</p>	<p>Introduction de tarifs forfaitaires par zone en remplacement du compteur horokilométrique; exemple : Genève Aéroport - Rue du Rhône/Rues Basses; Genève Aéroport - Champel; Genève Aéroport - Cornavin, etc.</p>	<p>Art. 22</p>

11/03/2020 - Page 27

Exemple



11/03/2020 - Page 28

Problématique relevée	Ajustements proposés dans PL LTVTC	Nouveaux Articles LTVTC concernés
<p>9. Les entreprises de taxis ont de fait plusieurs plaques inscrites à leur nom. Celles-ci louent lesdites plaques à des chauffeurs qui restent indépendants jusqu'à fr. 1'200.- par mois (soit 14'400.- par an) . Cette pratique était concevable lorsque lesdites entreprises avaient acheté les plaques à frs 40'000.- par plaque, mais dès lors que l'Etat perçoit une taxe annuelle de fr. 1'400.-, cette pratique doit être désormais encadrée.</p>	<p>Encadrement de la mise à disposition de plaques/AUADP (notion de rendement excessif)</p>	<p>Art 5, 13, 27</p>

11/03/2020 - Page 29

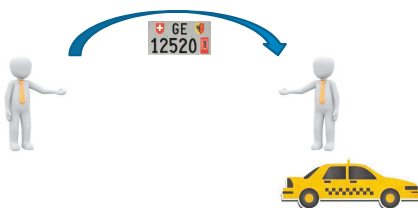
Mise à disposition des AUADP

cas de figure

1. Utilisation de la voiture et de l'UADP par un seul chauffeur



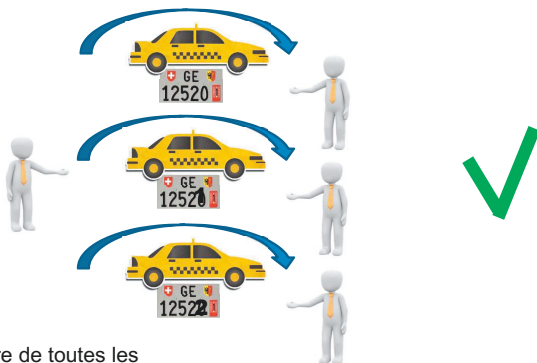
2. Location de l'UADP seule



Son nom figure sur la
carte grise de la
voiture

Est propriétaire de la
voiture dans les faits
(leasing, assurances,
impôts)

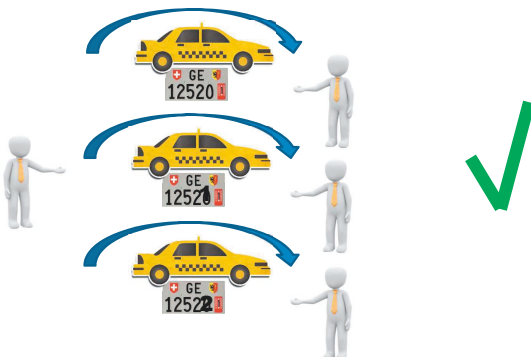
2. Entreprise de transport et employés



Est propriétaire de toutes les voitures (leasing, assurances, impôts, cartes grises)

Sont employés

3. Bail à ferme : Entreprise de transport et indépendants



Est propriétaire de toutes les voitures (leasing, assurances, impôts, cartes grises)

Sont indépendants

4. Bail à ferme: entre deux personnes physiques



Est propriétaire de la voiture
(leasing, assurances, impôts,
carte grise)

**MAIS Contrôle des conditions de location par
la PCTN (notion de rendement excessif)**



11/03/2020 - Page 35

Problématique relevée	Ajustements proposés dans PL LTVTC	Article LTVTC modifié
<p>10. L'accroissement significatif ces dernières années du nombre de chauffeurs de VTC (plus de 1'500), ajouté à celui des taxis (1'140), a suscité un marché parallèle avec des chauffeurs qui ne sont pas légitimés (sans permis de travail, domicile hors canton, sans carte professionnelle, etc.).</p>	<p>Renforcer les moyens de contrôle électroniques à disposition des inspecteurs de la PCTN et de la Polroute, permettant d'identifier et authentifier les chauffeurs et les véhicules de transport.</p>	<p>Art. 18, 27, 29, 30, 32</p>

11/03/2020 - Page 36

Problématique relevée	Ajustements proposés dans PL LVTC	Article LTVTC modifié
11. Certains chauffeurs de taxis et de VTC par leur comportement porte atteinte à l'image de toute la profession	Renforcer les contrôles et les sanctions	Art 37 et 38, 40 41

11/03/2020 - Page 37

Problématique relevée	Ajustements proposés dans PL LVTC	Article LTVTC modifié
12. La liste d'attente pour obtenir une AUADP est particulièrement longue (près de 600 personnes)	Introduire une limite d'âge à 75 ans pour des questions de sécurité publique Encadrement des baux à ferme pour dissuader de détenteurs d'AUADP de louer leurs plaques	Art 13 et 27

11/03/2020 - Page 38

Problématique relevée	Ajustements proposés dans PL LTVTC	Nouveaux Articles LTVTC concernés
<p>13. Les examens de chauffeur VTC sont trop "faciles" en termes d'exigences, alors que le métier est quasiment identique à celui d'un chauffeur de taxi</p>	<p>Rehausser le niveau d'exigences des chauffeurs VTC en exigeant notamment une connaissance topographique du canton (sans l'aide de GPS), notamment pour dissuader les chauffeurs non-résidents de pratiquer, et une bonne connaissance de l'anglais. Par ailleurs, il convient d'introduire des questions d'examen relatives à des connaissances administratives de base (assurances sociales, prévoyance professionnelle, assurance RC, etc.).</p>	<p>Par voie réglementaire</p>

6. En synthèse

- Constituer bases **d'une saine concurrence, loyale et équitable** notamment devant l'impôt et les charges sociales.
- **Cadrer/réguler** les activités des taxis et des VTC (distinction, droit, devoirs, missions, etc..)
- **Les taxis doivent se reformer (sinon "Effet Kodak")**