

PIERRE JENNI

9b, chemin des Sellières
1219 Aire / Genève

++41 79 817 19 50
info@hey-taxi.com

www.pierrejenni.ch
www.hey-taxi.com

10 septembre 2021

Monsieur Mauro Poggia, président DSPS;
Madame Fabienne Fischer, présidente DEE;
Mesdames et Messieurs les députés de la commission des transports;
Mesdames et Messieurs les chefs de groupes;
Secrétariat du Grand-Conseil
Case Postale 3970
1211 Genève 3

Modification de la loi sur les taxis et voitures de transport avec chauffeur (LTVTC)

Bonjour !

Permettez-moi de me présenter brièvement.

Pierre Jenni, fils de Hermann Jenni qui fut député durant les années quatre-vingt notamment pour défendre les intérêts des chauffeurs de taxis dont il était un digne représentant.

J'ai obtenu mon permis de chauffeur de taxi en 1977 pour travailler au sein de l'entreprise de mon père, que j'ai acquise au prix fort à l'époque (1989), sans imaginer une seconde qu'elle perdrait toute sa valeur après la première libéralisation de la branche (1992) dans la foulée des expériences catastrophiques aux USA.

En 2004 j'ai pris mes premières responsabilités en participant aux différents travaux législatifs au titre d'administrateur de la société coopérative des concessionnaires indépendants (SCCIT) et de Taxiphone Centrale SA. En 2007 j'ai fondé la fédération des entreprises de taxis (FET).

De 2009 à 2014 j'ai pris la tête de Taxiphone et participé notamment à deux forums internationaux sur les taxis organisés par l'IRU à Cologne. J'ai été invité à donner une présentation, sur le fonctionnement du taxi à Genève et en Suisse, lors du forum international des transports à Novosibirsk. Ceci dans le cadre très controversé de la venue de Uber sur le marché.

Je viens vers vous aujourd'hui pour vous faire part de ma grande préoccupation au sujet de deux dispositions du projet sur lequel vous serez appelé à voter prochainement. D'abord à titre personnel puisque la suppression du bail à ferme condamne les entreprises de taxi, et plus généralement, car cette disposition annonce la fin du taxi tel que nous l'avons connu jusqu'à aujourd'hui.

Pour le reste, à part quelques points mineurs qui mériteraient ajustement, je salue le travail du département et de la commission des transports avec ce projet d'introduire à la fois plus d'équité entre les divers acteurs du transport professionnel de personnes et des contrôles accrus par la délivrance d'autorisations pour les quatre formes d'activité qui n'étaient que soumises à annonce dans la loi actuellement en vigueur.

- Les chauffeurs de taxi;
- Les chauffeurs de VTC;
- Les entreprises de transport, quelle que soit leur forme juridique;
- Les entreprises de diffusion de courses, quelle que soit leur forme juridique.

Une loi tous les six ans

C'est la moyenne avec huit lois depuis la première en 1979 sous Monsieur Guy Fontanet. Six ans, c'est à peu près le temps qu'il faut pour les travaux législatifs, auditions, consultations, débats en commission et vote en plénière. Ce qui indique qu'à peine pondu, le texte est systématiquement remis en question par le chef du département concerné. Pourquoi ?

Jusqu'en 2005, les débats concernaient principalement la transmissibilité des « concessions » (droits de stationnement, permis de service public, autorisation d'usage accru du domaine public) et les problèmes liés aux deux catégories de taxis qui défendaient des intérêts divergents. Le législateur devait arbitrer.

La loi de 2005 a vu pour la première fois les milieux professionnels, toutes catégories confondues (taxis publics, privés et limousines) unis et cette entente a duré jusqu'à aujourd'hui sur les questions essentielles comme celles que je traite ici. La deuxième catégorie de taxis a changé de nom, ce sont les VTC (taxis privés, mau-mau, bleus) dorénavant qui exercent le métier sans usage accru du domaine public.

Bail à ferme

Il semble que les députés n'ont pas bien fait la distinction entre cette pratique, en vigueur depuis 2005 à la satisfaction de tous, et la location de plaque telle qu'autorisée par la LTVTC du 13 octobre 2016. Les professionnels furent les premiers surpris par cette disposition très fortement dénoncée par le législateur depuis toujours et ils partagent ses conclusions sur le caractère inadmissible d'une disposition qui s'apparente à une rente de situation.

Le bail à ferme en revanche est un système plébiscité car il implique que l'entreprise mette à disposition des véhicules équipés à des chauffeurs indépendants. Il n'existe aucun endroit au monde où les chauffeurs de taxis sont salariés pour la raison évidente qu'il est pratiquement impossible de contrôler tant la recette que le travail effectif du chauffeur. C'est pour cette raison qu'avant la loi de 2005, les autorités fiscales du canton ont accepté le principe d'une location de voiture au kilomètre qui correspondait à environ 50% du chiffre d'affaire.

Ce modèle a vécu et il serait aujourd'hui parfaitement impossible à un chauffeur de s'acquitter de tels montants pourtant calculés au plus juste pour que l'entreprise soit viable. En effet, avec en moyenne 100 kilomètres par jour, chaque chauffeur devrait verser près de 3000.- par mois alors qu'il ne fait parfois pas ce chiffre, notamment depuis la crise sanitaire qui a sérieusement impacté notre domaine.

Quant à l'entreprise, expérience faite durant près de 20 ans sous ce régime, elle pouvait tout juste tourner à la condition expresse de faire « doubler » les voitures entre un chauffeur de jour et un chauffeur de nuit. Cette disposition est dorénavant interdite, comme nous l'analyserons plus bas.

Etude du rapport sur la question du bail à ferme

A la lecture du rapport, on est d'abord soulagé de lire Monsieur Poggia qui annonce maintenir le principe du bail à ferme (Page 30) :

« M. Poggia précise qu'un bail à ferme est un bail dans lequel on loue un outil de travail. Par exemple, dans la restauration, un titulaire du fonds de commerce le met à disposition d'un exploitant qui devient le locataire à ferme de cet outil de travail et qui doit payer un loyer pour cela. Le titulaire de l'AUADP met à disposition cet outil de travail moyennant le loyer, dont on se rend compte qu'il est parfois excessif. Supprimer la possibilité du bail à ferme serait priver des titulaires de la patente de taxi de travailler, raison pour laquelle ils ont gardé le principe du bail à ferme »

Malheureusement, par un revirement incompréhensible, le département fait volte-face et décide de supprimer la location de taxis à des indépendants, introduisant une nouvelle inégalité puisque les VTC peuvent continuer à le faire. (Page 118)

« Mme Unterlerchner indique de l'essentiel de l'amendement du département qui vise à matérialiser l'interdiction du bail à ferme et de la location des plaques de taxi. Le chiffre 2 de la lettre c prévoit que la mise à disposition d'une voiture dédiée au transport professionnel ne peut concerner que les VTC et pas les taxis. »

Rien dans le rapport ne permet de comprendre cette décision si ce n'est le besoin de rotation des permis. Comme cela ressort de la discussion en premier débat (pages 107 à 109) et qui consacre la spoliation pure et dure des autorisations aux entreprises, sans dédommagement.

« Une députée (S), sachant qu'avec la proposition du département, une personne qui aurait plusieurs AUADP devait soit les rendre et n'en garder qu'une, soit employer celles et ceux qui utiliseraient les autres, elle pense que c'est un incitatif suffisant à rentrer les AUADP surnuméraires et qu'il n'est pas nécessaire d'introduire la possibilité de vendre les AUADP »

« Le président de séance a le sentiment que ce qui ne passe pas, c'est que le chauffeur fasse un profit sur un élément qu'il a reçu gratuitement. L'idée qu'on puisse se créer une rente par le bail à ferme est unanimement critiquée et la commission souhaite que la liste d'attente soit respectée. Il se demande s'il ne suffit pas d'interdire le bail à ferme pour que les chauffeur-euse-s qui détiennent plusieurs plaques les rendent. »

Et pourtant, nous lisons le département sur cette question du retrait des autorisations qui est implicite pour les entreprises. (Page 144)

« M. Bretton ajoute qu'on ne peut pas retirer une autorisation sans raison valable parce qu'on a estimé qu'il fallait réduire le numerus clausus. »

C'est pourtant la seule justification qui transpire dans les débats. Et ce malgré les avertissement de Monsieur Poggia qui précise. (Page 108)

« Si on enlève toutes les AUADP à toutes les personnes qui en ont plus qu'une, cela c'est une centaine d'autorisations qui seront redistribuées mais cela ne suffira pas à régler le problème. »

Partage des véhicules entre des « doubleurs »

La disposition qui vise la suppression du « doublage » est incompréhensible pour de multiples raisons et l'analyse du département à ce sujet est incorrecte. (Page 142)

« M. Poggia précise qu'on ne pourra plus conclure un bail à ferme avec un doubleur. Actuellement, les doubleur-euse-s sont « les hommes et femmes à tout faire ». Ils prennent les heures que le ou la titulaire ne veut pas et participent souvent davantage aux frais courants du véhicule. »

Cette interprétation très personnelle est démentie dans les faits par les chauffeurs qui choisissent leur tranche horaire librement. Beaucoup préfèrent travailler la nuit et l'OTR implique une pause minimale de 11 heures entre deux tranches d'activité rendant parfaitement logique le partage des véhicules.

C'est en outre particulièrement incompréhensible de vouloir obliger les véhicules à respecter un agenda sévère de limitation des émissions Co2 tout en imposant un véhicule par chauffeur sur la voie publique.

Et c'est évidemment impossible pour une entreprise de fonctionner sans optimiser l'usage des véhicules mis à disposition.

Le « doublage » est une caractéristique essentielle du métier. Il permet notamment aux distributeurs de courses d'assumer leur obligation de service permanent 24/24 et 7/7 repris dans la loi et difficilement applicable sans doubleurs.

La réponse du département à un député laisse perplexe. (Page 142)

« Un député (MCG) pense que cela va poser un problème d'atteinte à la liberté de commerce. Il pense qu'il va y avoir des recours et qu'ils seront gagnés. On ne peut pas interdire à des taxis de se partager un véhicule. M. Poggia n'est pas d'accord. On peut fixer le nombre maximum d'AUADP (numerus clausus) donc ça veut dire qu'on peut aussi limiter le nombre de véhicules qui sont sur la route à un moment t. Si une voiture tourne 24h/24, ça veut dire que le maximum de 1300 est multiplié par 3, supposant que toutes les voitures travaillent avec un doubleur et un tripleur, et cela contredit le principe du numerus clausus. »

Bien au contraire, le nombre de véhicules va exploser sans offrir plus de services à la population. Le numerus clausus permet à l'Etat de limiter le nombre maximum de taxis autorisés sur la voie publique afin d'assurer la bonne gestion de cet espace. Le nombre de taxis n'est évidemment pas multiplié car les chauffeurs ne peuvent rouler en même temps et ils ne « triplent » jamais.

Par ailleurs, le métier est aussi connu comme une alternative provisoire pour une personne qui se trouve en situation d'arrêt de travail dans son domaine d'activité, quelles qu'en soient les raisons. Elle peut louer un véhicule dans une entreprise en attendant de retrouver une place sans devoir faire des investissements conséquents. Les étudiants ont aussi souvent choisi cette option pour payer leurs études.

Enfin, sans possibilité de partager un taxi, beaucoup de chauffeurs devront rejoindre les rangs des VTC. Ce qu'ils risquent bien de faire aussi pour éviter les contraintes liées à une AUADP qui ne sont plus compensées par des avantages probants, consacrant ainsi la fin du taxi tel que nous l'avons connu jusqu'à aujourd'hui.

Malaise sur la question de l'indemnisation

Lors de la discussion qui clôt les débats, Monsieur Poggia est parfaitement conscient de l'impossibilité de salarier les chauffeurs. C'est l'aveu de l'intention de récupérer les plaques des entreprises pour les relancer dans le circuit et permettre à une centaine de candidats sur la liste d'attente d'obtenir une autorisation avec un droit de préemption pour ceux qui louent ces autorisations et qui passeraient devant les viennent-en-suite de la liste d'attente. (Page 112)

« Aujourd'hui, ces personnes vont faire face à un changement de loi abrupte et elles auront une année pour rendre leurs plaques ou devenir un-e employeur-euse. S'ils ou elles décident de devenir employeur-euse-s, ils ou elles devront garantir le salaire minimum à leurs chauffeur-euse-s et avec le marché que l'on connaît, il ne voit pas comment quelqu'un pourrait prendre cet engagement. »

Le département a donc proposé de reprendre la possibilité offerte dans la LTVTC du 13 octobre 2016 avec une disposition transitoire qui permettrait la cession onéreuse des permis durant les six mois qui suivent l'entrée en vigueur de la loi. L'ironie de la situation vient du fait que cet article 47 visait à développer les entreprises. Ici, il sert à les indemniser pour leur disparition programmée.

Les députés ne veulent pas entrer en matière. Certains considèrent que ceux qui ont acquis une autorisation ont pu l'exploiter durant trois ans. Ils oublient que durant plus d'un an les entreprises n'avaient plus de collaborateurs et que les deux autres années furent sévèrement impactées par la crise sanitaire. D'autres craignent les dessous-de-table et les cessions abusives qui sont pourtant improbables comme le souligne Monsieur Poggia car personne ne sera disposé à payer plus que le prix « officiel ».

Le département reviendra avec une proposition au rabais avec le rachat par l'Etat des permis acquis selon l'art. 47 LTVTC pour le quart de la somme. Les députés n'entrent pas en matière et consacrent la mise à mort des entreprises sans indemnisation. Les recours seront inévitables.

Si le législateur persiste dans cette voie il serait bien inspiré de permettre la cession des permis surnuméraires des entreprises afin d'éviter une sanction de la justice pour spoliation d'un droit acquis chèrement sur son incitation. (Art 47 LTVTC)

Bref retour en commission

Le parlement devrait demander un bref retour en commission afin de corriger ces points et limiter les procédures.

Ce sera aussi, pour Mme Fischer, le temps nécessaire pour comprendre le dossier et apporter sa contribution.

La question des sociétés sous la forme de personnes morales devra être traitée car la loi ne prévoit pas ce cas de figure (Art. 13, al. 3 et 46, al.8). Il existe trois Sàrl qui sont détentrices des autorisations et qui ne peuvent évidemment pas respecter l'exigence de conduire personnellement un taxi et dont le représentant n'est pas contraint de détenir un permis de chauffeur.

Accessoirement, il serait certainement judicieux de faire figurer l'agenda d'efficacité énergétique dans le règlement pour permettre aux autorités de s'ajuster en temps réel aux évolutions dans le domaine. (Art. 18, al. 1)

Je fais le vœu que, cette fois, le législateur aura compris qu'aucune loi destinée à faire le bien des professionnels malgré eux ne sera susceptible de fonctionner. Il manque peu pour faire de ce texte une réussite acclamée et envisager sereinement une saine collaboration entre les différents acteurs dans sa mise en œuvre.

Dans cet espoir, je vous transmets mes respectueux messages et me tiens à votre disposition pour tout complément d'information.

Pierre Jenni