

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 279-2018

Type d'intervention: Motion

Motion ayant valeur de directive: ☒

N° d'affaire: 2018.RRGR.739

Déposée le: 28.11.2018

Motion de groupe: Non

Motion de commission: Non

Déposée par: Kullmann (Hilterfingen, UDF) (porte-parole)
Köpfli (Bern, pvl)
Gnägi (Walperswil, PBD)
Jost (Thun, PEV)
Reinhard (Thun, PLR)
Schlatter (Thun, UDC)

Cosignataires: 0

Urgence demandée: Non

Urgence accordée:

N° d'ACE: 670/2019 du 19 juin 2019

Direction: Direction de la police et des affaires militaires

Classification: -

Proposition du **Vote point par point**

Conseil-exécutif:

Points 1-3: adoption sous forme de postulat

Point 4: adoption



Promouvoir une mobilité moderne et efficiente grâce aux applications de covoiturage

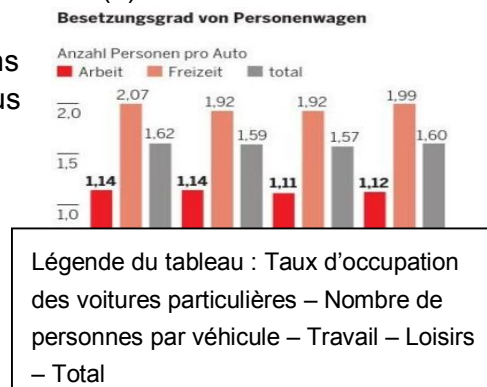
Le Conseil-exécutif est chargé :

1. d'exclure de l'ordonnance sur les taxis le transport professionnel de personnes lorsque le véhicule routier ne porte pas de signe distinctif explicite de taxi,
2. de libéraliser l'ordonnance sur les taxis et de l'adapter aux conditions actuelles,
3. de réglementer entièrement le service de taxi au plan cantonal (sauf lorsque les communes accordent des privilèges étatiques spéciaux aux taxis),
4. de placer l'économie de partage (sharing economy) au centre des politiques des transports et de l'aménagement du territoire du canton de Berne et d'en tenir compte en conséquence.

Développement :

Les voitures des pendulaires transportent en moyenne 1,12 personne (1). Relever cette moyenne permettrait de désamorcer élégamment le problème des embouteillages, voire de le régler presque totalement. Sans oublier l'impact positif en termes écologiques. La mesure la plus évidente consisterait à encourager le covoiturage.

L'organisation du covoiturage a pourtant longtemps été relativement compliquée et signifiait aussi pour les intéressés une moins grande flexibilité. Un sondage non représentatif réalisé en ligne (N=3990) a en effet révélé que les efforts nécessaires étaient l'obstacle majeur au covoiturage ¹.



Les progrès technologiques de ces dernières années ont cependant simplifié l'organisation du covoiturage. Des applications permettent en effet de connecter les offres et les demandes en quelques minutes à des tarifs avantageux. Le covoiturage demande donc de moins en moins d'efforts. L'attrait financier qu'un marché libre offrirait ici permettrait d'accroître grandement le nombre des covoiturages.

A propos des différentes requêtes :

- 1) L'ordonnance du canton de Berne sur les taxis est la plus restrictive de Suisse et équivaut à une interdiction technologique à l'utilisation des applications de covoiturage. Contrairement à ce que son nom laisse penser en effet, l'ordonnance sur les **taxis** régit bien plus que les seuls taxis. Elle régit toutes sortes de transports professionnels de personnes (art. 1, al. 2, OT), que ce soit en taxi, en service de limousine sur commande ou même en cyclopousse ou en voiture tirée par des chevaux. La Suisse ne connaît pratiquement pas de réglementation plus complète en la matière. Zurich, Bâle et Lucerne, par exemple, ne réglementent que les taxis traditionnels dotés d'une enseigne lumineuse qui bénéficient de privilèges tels que les places de stationnement sur l'espace public ou des voies réservées. Les citoyennes et citoyens dont la seule motivation est de proposer des possibilités de covoiturage efficaces contre rémunération ne devraient pas être assujettis aux dispositions des ordonnances sur les taxis, qu'elles soient cantonales ou communales. Toute personne qui remplit les exigences nationales en matière de transport professionnel de personnes et a un casier judiciaire vierge doit pouvoir offrir sans problème des possibilités de covoiturage dans le canton de Berne.
- 2) La vue d'ensemble ci-après montre pourquoi la réglementation sur les taxis du canton de Berne n'est plus en phase avec son temps :
 - Elle exige de tout conducteur ou conductrice de se soumettre à un **examen des connaissances topographiques** (art. 5, al. 2, lit. f OT) et des **connaissances linguistiques** (art. 5, al. 2, lit. d OT). Autant de connaissances qui ne sont plus nécessaires à l'ère du GPS et des applications qui permettent de réserver un transport en indiquant la destination. De plus, l'examen sur les connaissances linguistiques est un sérieux obstacle précisément pour les personnes qui n'ont jusqu'à présent pas réussi à intégrer le marché du travail à cause de leurs lacunes linguistiques.

¹ <https://www.tagesanzeiger.ch/schweiz/standard/Pendler-wollen-allein-im-Auto-sitzen/story/15232287>

- Les personnes qui souhaitent obtenir une autorisation de détenir un taxi doivent **maintenir l'offre de transport durant au moins 40 semaines par an** (art. 4, al. 2, lit. f OT). Ce qui n'est guère faisable pour quiconque souhaite offrir des prestations de service de taxi de manière indépendante et flexible. Ces conditions favorisent en outre une situation de quasi-cartel qui n'est pas dans l'intérêt des personnes qui cherchent à gagner en mobilité à travers le covoiturage.
- En application de la réglementation cantonale sur les taxis, la **Ville de Berne** prescrit **au millimètre près la taille de l'inscription du prix à l'extérieur** du véhicule (art. 9, al. 2, Bernisches Taxireglement, BTR [trad : règlement sur les taxis de la ville de Berne]) et l'obligation de déclarer les modifications de tarifs à l'autorité (art 10, al. 1, BTR).

Nombre de ces prescriptions sont à l'heure actuelle soit superflues soit trop strictes. Elles ne protègent pas les passagers et empêchent de nouvelles formes de mobilité plus efficaces de se développer. Les taxis garderont néanmoins longtemps leur place dans le paysage des mobilités et la branche traditionnelle des taxis doit aussi pouvoir tirer avantage d'une réglementation plus libérale de la profession.

- 3) La mobilité ne s'arrête pas aux frontières de la commune. En conséquence, le service de taxi devrait être entièrement réglementé à l'échelon cantonal. C'est la seule manière de permettre des offres dépassant le territoire de la commune. La seule exception est l'utilisation de l'espace public. Là où les communes accordent des privilèges étatiques spéciaux comme des places de stationnement à la gare ou l'utilisation des voies réservées aux bus, il est utile de réglementer. Par conséquent, le canton et aussi les communes doivent pouvoir continuer de réglementer le service de taxi classique. Mais il doit être possible à tout moment d'offrir des prestations de transport de personnes sans ces privilèges, sans pour autant tomber sous le coup d'une réglementation sur les taxis.
- 4) Pour favoriser une mobilité plus efficace, il ne suffit pas d'éliminer les obstacles réglementaires à l'utilisation des applications de covoiturage. Il faut plutôt placer les nouvelles formes de mobilité au centre des politiques des transports et de l'aménagement du territoire du canton de Berne et de prendre en compte en conséquence. Tandis que le développement des transports publics et des transports individuels coûte chaque année plusieurs centaines de millions de francs au canton, une utilisation plus efficace des infrastructures de transport existantes n'a quasiment pas d'incidence sur les coûts. Comme la situation financière du canton est difficile, il faudrait prêter une attention particulière aux solutions innovantes permettant d'améliorer l'efficacité. Les territoires ruraux aussi pourraient tirer profit d'une mobilité facile d'accès et économique.

Réponse du Conseil-exécutif

Points 1 à 3

La réglementation cantonale relative aux taxis n'équivaut nullement à une interdiction technologique. Pour s'en convaincre, il suffit de penser aux applications par lesquelles les grandes entreprises de taxi de la ville de Berne proposent leurs services. Comme les motionnaires le relèvent à juste titre, l'ordonnance du 11 janvier 2012 sur la détention et la conduite de taxis (ordonnance sur les taxis, OT ; RSB 935.976.1) régit uniquement le transport *professionnel* de

personnes. Elle ne s'applique ni au covoiturage sans but lucratif ni aux services de transport proposés occasionnellement à titre onéreux.

Le Conseil-exécutif est d'avis que l'Etat ne doit intervenir dans l'économie qu'avec retenue. Toute intervention doit répondre à un intérêt public prépondérant, à savoir la protection des biens de police, et respecter le principe de proportionnalité. En vertu de la loi du 4 novembre 1992 sur le commerce et l'industrie (LCI ; RSB 930.1), des restrictions peuvent être apportées aux activités industrielles lorsqu'elles servent à préserver le public contre des pratiques commerciales déloyales. Cette condition est réalisée dans le cas du transport professionnel de personnes. En effet, dans le cadre d'un service de taxi, la clientèle attend à juste titre que le chauffeur ou la chauffeure dispose de bonnes aptitudes en matière de conduite, de bonnes connaissances topographiques et de connaissances linguistiques suffisantes. Elle est également en droit d'attendre que le ou la prestataire ait conclu une assurance automobile et une assurance responsabilité civile professionnelle couvrant ses activités commerciales. Enfin, elle a des exigences légitimes à l'égard de l'intégrité de la personne assise au volant. Ces aspects revêtent une importance particulière dans le cas des taxis, puisque ces derniers représentent une offre complémentaire aux transports publics et qu'ils sont la seule option, ou presque, pendant les heures marginales. Par conséquent, la régulation étatique se justifie incontestablement. Son étendue dépend également des intérêts à protéger. A cet égard, le Conseil-exécutif relève que le canton de Zurich, cité en exemple par les motionnaires, envisage depuis peu de soumettre les services de limousine à une réglementation législative.

S'agissant du type de prestations visées, le Conseil-exécutif estime que le critère déterminant n'est pas la désignation ou la publicité choisies par les prestataires, comme le demande le point 1 de la motion, mais le besoin de protection résultant des prestations fournies. Les principes de l'Etat de droit commandent de traiter de manière égale des activités de même nature. L'application d'une réglementation étatique à une prestation donnée ne peut être laissée au libre choix de la personne qui la fournit. Par conséquent, le Conseil-exécutif juge qu'une réglementation telle que demandée au point 1 n'est pas pertinente. Toutefois, la motion vise sans doute un autre but. Le Conseil-exécutif partage l'avis que l'actuelle législation sur les taxis doit faire l'objet d'un examen approfondi. Dans ce cadre, une distinction entre les taxis « conventionnels » (qui disposent de places de stationnement et peuvent être appelés d'un signe de la main) et les prestations de transport « sur commande » (application, téléphone, etc.) peut s'avérer judicieuse.

Cela étant posé, il ne faut pas sous-estimer les conséquences d'une libéralisation de grande ampleur pour la branche des taxis et la clientèle. Les effets positifs seraient, à n'en pas douter, accompagnés de nombreux effets négatifs. Jusqu'à présent, la législation en vigueur a donné lieu à des expériences largement positives dans les communes principalement concernées. Elle permet de garantir à la clientèle un certain niveau de protection, partant une certaine qualité. Sans réglementation de ce type, la clientèle serait en grande partie livrée à elle-même. Les systèmes d'évaluation en ligne, disponibles par exemple sur les applications de taxis, permettent certes de remplacer partiellement le contrôle effectué par les autorités. Toutefois, un large pan de la population, constitué en particulier de personnes âgées, n'a pas toujours les connaissances nécessaires pour se procurer ainsi les informations souhaitées. C'est pourquoi le Conseil-exécutif vise une réglementation tenant compte des intérêts du plus grand nombre.

Le Conseil-exécutif rejoint l'idée selon laquelle la législation relative aux taxis ne doit pas restreindre ou entraver les évolutions technologiques et les nouveaux besoins de la clientèle. Il est

donc disposé à examiner plus avant, dans le cadre d'une révision de l'OT, les exigences contradictoires posées par la libéralisation et les besoins de protection légitimes de la population. Ce faisant, il pourra également évaluer dans quelle mesure des règles communales complémentaires sont nécessaires.

Le Conseil-exécutif propose d'adopter les points 1 à 3 sous forme de postulat.

Point 4

S'agissant du point 4, la présente motion relève de la compétence exclusive du Conseil-exécutif (motion ayant valeur de directive). Ce dernier dispose ainsi d'une latitude relativement grande en ce qui concerne le degré de réalisation des objectifs, les moyens à mettre en œuvre et les autres modalités. Il décide en dernier ressort.

Le Conseil-exécutif reconnaît l'importance de l'économie de partage et se déclare disposé à l'inclure dans ses réflexions et son action. En effet, elle offre des avantages tant économiques qu'écologiques et peut permettre d'utiliser plus efficacement le réseau des infrastructures du canton de Berne en augmentant le taux d'occupation des véhicules et en diminuant ainsi le nombre de trajets.

Partant, le Conseil-exécutif propose d'adopter le point 4 à titre de motion ayant valeur de directive. Il étudiera une mise en œuvre dans les domaines appropriés et la concrétisera lorsque cela se révélera judicieux.

Destinataire

- Grand Conseil