

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 151-2018
Type d'intervention: Interpellation
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2018.RRGR.499

Déposée le: 20.08.2018

Motion de groupe: Non
Motion de commission: Non
Déposée par: Siegenthaler (Thun, PS) (porte-parole)

Cosignataires: 0

Urgence demandée: Non
Urgence accordée:

N° d'ACE: 78/2019 du 30 janvier 2019
Direction: Direction de la police et des affaires militaires
Classification: -



Quel avenir pour les taxis dans le canton de Berne ?

Au niveau fédéral, plusieurs motions demandant à ce que les réglementations fédérales relatives au transport professionnel de personnes soient modifiées ont été déposées et adoptées par le Conseil national et le Conseil des Etats. Dans chacun des cas, le Conseil fédéral a proposé l'adoption. Même si ces motions ont toutes pour ambition de réviser le même contenu normatif, à savoir le transport de personnes à titre professionnel, leur angle d'attaque concret diffère : une première demande à ce que la législation fédérale – en particulier l'OTR 2 – soit adaptée à la nouvelle offre en matière de transports¹ ; une deuxième indique qu'il faut soumettre le transport professionnel de personnes dans des véhicules de tourisme aux règles ordinaires de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR) et à la législation sur le travail, en lieu et place de l'OTR 2² ; et une troisième invite le Conseil fédéral à proposer une modification de la législation routière qui prévoit un permis de conduire unique pour toute utilisation des voitures de tourisme, ce qui revient à supprimer l'autorisation de transporter des personnes à titre professionnel.³ Le Conseil fédéral a déclaré qu'il planifiait la mise en œuvre des motions dans le cadre de la révision de la loi fédérale sur la circulation routière. Selon lui, la procédure de consultation sur la question durera jusqu'à la fin 2018. Compte tenu des interventions parlementaires et de la position du Conseil

¹ Motion 16.3068 Derder : Adapter la loi sur la circulation routière aux nouvelles offres.

² Motion 16.3066 Nantermod : Taxis, VTC et Uber. Pour une concurrence plus loyale.

³ Motion 17.3924 Nantermod : Permis de conduire. Mêmes véhicules, mêmes routes, même permis.

fédéral et des Chambres fédérales, il faut s'attendre, au niveau fédéral, à une libéralisation dans le domaine du transport des personnes à titre professionnel.

Les conductrices et les conducteurs de taxis ainsi que les prestataires de services similaires doivent remplir les conditions prévues par le droit fédéral pour être autorisés à transporter des personnes à titre professionnel, sans quoi ils ne peuvent exercer leur activité. Quiconque transporte des personnes à titre professionnel est en outre tenu de respecter des dispositions particulières en ce qui concerne les temps de travail, de conduite et de repos, ainsi que l'équipement des véhicules. La législation cantonale oblige de disposer d'une autorisation pour détenir un taxi et pour en conduire un.⁴ L'ordonnance sur les taxis (OT)⁵, qui se fonde sur la LCI, régit en particulier les conditions d'octroi de ces autorisations. Quiconque transporte des personnes à titre professionnel (à titre onéreux ou gratuit pour obtenir un avantage commercial) sans itinéraire ni horaire fixes doit obtenir les autorisations nécessaires conformément à l'OT. Dans plusieurs de ses réponses à des interventions parlementaires, le Conseil-exécutif a déclaré qu'il ne considérait pas pour l'heure nécessaire, au niveau cantonal, d'adapter la LCI et l'OT. Toutefois, si le transport de personnes à titre professionnel est libéralisé, une révision au niveau cantonal s'imposera. Etant donné que la mise en œuvre des dispositions relatives aux taxis est une activité extrêmement prenante pour les communes, il leur est indispensable de connaître le programme et l'orientation du Conseil-exécutif à l'égard des futures révisions relatives aux taxis pour pouvoir anticiper leur planification dès que possible de manière ciblée et concrète. Il en va de même pour les conductrices et les conducteurs de taxi, ainsi que les sociétés de taxis, qui doivent pouvoir se préparer suffisamment tôt à de nouvelles dispositions juridiques dans ce contexte difficile. Aussi, la forte probabilité d'une libéralisation au niveau fédéral du transport de personnes à titre professionnel soulève les questions suivantes, auxquelles le Conseil-exécutif est prié de répondre :

1. Quelle attitude le Conseil-exécutif pense-t-il adopter pour faire face à la libéralisation du transport de personnes à titre professionnel ?
 - a. Compte-t-il en particulier lever l'obligation d'autorisation pour les taxis dans la législation cantonale (LCI et OT) ou prévoit-il une révision en ce sens ?
 - b. Dans la négative : le Conseil-exécutif compte-t-il au moins assouplir certaines dispositions existantes ? Si oui, lesquelles ?
 - c. Dans l'affirmative : comment le Conseil-exécutif conçoit-il le rôle que joueront les communes ?
2. Quels sont, du point de vue du Conseil-exécutif, les avantages et les inconvénients d'une libéralisation des taxis ou du maintien des réglementations ?
3. Compte tenu de la libéralisation au niveau fédéral, le Conseil-exécutif entend-il introduire une réglementation distincte pour les nouveaux services de mobilité (p. ex. Uber) – comme l'a fait le canton de Genève ? Quels sont les avantages et les inconvénients que présente la mise en place d'une réglementation distincte du point de vue du Conseil-exécutif ?

⁴ Article 3 alinéa 1, lettre b de la loi du 4 novembre 1992 sur le commerce et l'industrie (LCI ; RSB 930.1).

⁵ Ordonnance du 11 janvier 2012 sur la détention et la conduite de taxis (Ordonnance sur les taxis ; OT ; RSB 935.976.1).

Réponse du Conseil-exécutif

Point 1

Le Conseil-exécutif reste attentif à tous les développements au niveau fédéral. L'obligation cantonale d'autorisation pour les taxis n'a cependant pas de lien direct avec la libéralisation opérée par la Confédération dans la réglementation des heures de travail et de repos et dans la législation sur la circulation routière. Les différentes réglementations poursuivent des objectifs distincts. Les biens juridiques à protéger ne sont pas les mêmes. L'obligation cantonale d'autorisation sert à garantir un minimum d'ordre et de protection du public. Parallèlement, des libéralisations profitables à l'économie sont toujours envisageables – l'Etat n'exerçant alors une influence que là où un intérêt public prépondérant le justifie.

- a. L'obligation d'autorisation à laquelle sont soumis les taxis figure dans la loi du 4 novembre 1992 sur le commerce et l'industrie (LCI ; RSB 930.1) et ne pourrait être levée que par le Grand Conseil. Le Conseil-exécutif et le Grand Conseil auront l'occasion d'exprimer leur position dans le cadre du traitement de la motion 279-2018 Kullmann, «Promouvoir une mobilité moderne et efficiente grâce aux applications de covoiturage».
- b. Les réglementations actuelles de l'ordonnance du 11 janvier 2012 sur la détention et la conduite de taxis (ordonnance sur les taxis, OT ; RSB 935.976.1) seront revues courant 2019, en raison notamment de l'examen et de la mise en œuvre de plusieurs interventions du Grand Conseil⁶. A cette occasion, le Conseil-exécutif envisagera également, d'entente avec les communes, d'autres libéralisations plus poussées qui pourraient être mises en œuvre par voie d'ordonnance. S'il estime qu'une modification de la LCI est nécessaire, il pourrait soumettre un projet en ce sens au Grand Conseil.
- c. Cette question sera examinée dans le cadre des travaux de révision susmentionnés. A priori, le Conseil-exécutif considère que les communes doivent garder un rôle dans la gestion des taxis, vu le caractère local de ces derniers.

Point 2

La clientèle s'attend à un minimum de qualité : elle doit pouvoir compter sur les compétences et la fiabilité des prestataires. Les prescriptions actuelles de l'OT permettent de garantir ce niveau de qualité. Cependant, le Conseil-exécutif comprend le souhait des milieux politiques et de la population que l'offre en matière de transport de personnes soit adaptée au marché.

⁶ Motion 027-2017 pvl (Rudin, Lyss), « Ouvrir le marché des taxis à la concurrence », adoptée sous forme de postulat ; motion 130-2017 Rudin (Lyss, pvl), « Pas de double peine pour les chauffeurs de taxi », adoptée.

Point 3

Le Conseil-exécutif estime que la question principale est de savoir si un transport de personnes est professionnel ou non. Là encore, la clientèle s'attend, à raison, à un minimum de qualité. Pour les services de mobilité reposant sur une application, le niveau de qualité peut être garanti d'une autre manière que pour les services de taxis classiques (p. ex. système d'évaluation du chauffeur, indication du prix du trajet avant la course)⁷. Dans le cadre des modifications d'ordonnance évoquées plus haut, le Conseil-exécutif déterminera s'il est judicieux et possible d'introduire une différenciation entre les taxis classiques et les services de limousines ; dans l'affirmative, il en déterminera les contours.

Destinataire

- Grand Conseil

⁷ Cf. section 5.3 du rapport du Conseil fédéral du 11 janvier 2017 sur les principales conditions-cadre pour l'économie numérique