



Complément de la Commission de la sécurité au rapport du Conseil-exécutif du 13 août 2025 concernant la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC)

Date de la séance de la CSéc : 26 janvier 2026
N° d'affaire : 2023.SIDGS.558
Classification : non classifié

Loi sur le transport professionnel de personnes par des taxis et d'autres véhicules (LTPP)

Table des matières

1.	Synthèse	1
2.	Commentaire des articles	2
3.	Proposition de la CSéc	4

1. Synthèse

Le Conseil-exécutif a transmis le projet de loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) au Grand Conseil le 13 août 2025. La réglementation retenue dans ce projet reposait sur une motion adoptée par le Grand Conseil, qui demandait que la loi distingue entre les taxis d'une part et les voitures de transport avec chauffeur (VTC) d'autre part. À l'instar du droit actuel, le projet de loi prévoyait de soumettre les taxis à une obligation d'autorisation, tout en leur accordant certains privilèges par rapport aux autres usagers de la route (p. ex. l'utilisation de stations publiques ou la circulation sur des pistes ou voies de bus) ; il prévoyait initialement une simple autorisation d'annonce pour les VTC, qui en contrepartie ne pouvaient pas bénéficier de ces privilèges.

La Commission de la sécurité (CSéc), compétente pour l'examen préalable de ce projet de loi, s'est écartée de la réglementation proposée par le Conseil-exécutif et a proposé au Grand Conseil une réglementation prévoyant essentiellement une obligation d'autorisation pour les deux formes de transport professionnel de personnes (taxis et VTC).

Le 27 novembre 2025, le Grand Conseil a examiné le projet de loi en première lecture et a voté le renvoi en commission avec la charge suivante :

La distinction entre taxis et voitures de transport avec chauffeur (VTC) au sens de la proposition du Conseil-exécutif I est maintenue. Afin de proposer des services de VTC, il faut toutefois une autorisation, pour l'obtention de laquelle les exigences suivantes sont requises : avoir l'exercice des droits civils ; détenir l'autorisation d'exercer cette activité sur le plan du droit des étrangers ; offrir, par son passé et son comportement antérieur (droit pénal et administratif) la garantie d'un

exercice de l'activité conforme au droit ; disposer de bonnes connaissances de la langue officielle ; avoir l'autorisation d'effectuer des transports professionnels de personnes avec la catégorie de véhicule correspondante en vertu du droit fédéral. L'OTR 2 s'applique. Un devoir d'annoncer en particulier toute procédure pénale et administrative permet de garantir le respect des exigences même après avoir délivré l'autorisation.

La CSéc a donc réexaminé le projet de loi à ses séances des 19 et 26 janvier 2026 et propose au Grand Conseil une version adaptée en différents points sur la base de la proposition de renvoi.

2. Commentaire des articles

Titre

Le titre initial du projet, « loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) », est remplacé par « loi sur le transport professionnel de personnes par des taxis et d'autres véhicules (LTPP) » ; cela confère à l'acte législatif un caractère plus précis et englobant.

Article 1

Conformément à la charge formulée par le Grand Conseil avec le renvoi en commission, le projet de loi reste structuré de manière à opérer une distinction entre les taxis et les VTC. Ce deuxième terme est toutefois volontairement abandonné dans le texte de loi en raison du risque d'incompréhension qu'il comporte. Il est remplacé par le terme « autres véhicules [utilisés pour le transport professionnel de personnes] ». L'ajout de la précision « sans itinéraire ni horaire fixes » renvoie au fait que la loi ne concerne pas le service de ligne, déjà soumis à concession ou autorisation en vertu du droit fédéral (cf. art. 6 et 7 de l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs [OTV ; RS 745.11]), et que le canton n'a pas compétence pour légiférer sur une obligation d'autorisation dans ce domaine.

Articles 6 à 8

La CSéc ne conteste pas l'importance de veiller à ce que la branche se conforme au droit des assurances sociales. Cependant, elle estime que le contrôle du respect des prescriptions en la matière doit être effectué en aval par les autorités compétentes en matière d'assurances sociales. L'article 23 permet à ces autorités d'obtenir les données dont elles ont besoin à cet effet. Des manquements dans le domaine des assurances sociales peuvent avoir des répercussions sur l'autorisation (cf. art. 9, al. 1, lit. c). L'obligation de produire une preuve d'affiliation à une caisse de compensation, une attestation d'annonce à une caisse de compensation ou un document assimilé pendant la procédure d'autorisation est abandonnée, compte tenu du fait qu'en pratique, les personnes qui commencent à exercer une activité lucrative à titre indépendant ne sont pas toujours en mesure de se procurer immédiatement de tels documents.

La capacité d'exercice des droits civils est maintenue parmi les conditions d'octroi de l'autorisation. La personne requérante n'est toutefois pas tenue de produire une preuve de cette capacité. C'est la commune qui examine elle-même ce critère ou se procure les données nécessaires dans les registres correspondants dans le cadre de l'entraide administrative.

Article 9

En première lecture, le Grand Conseil a décidé de prolonger à cinq ans (contre trois dans le projet initial) la durée de validité de l'autorisation fixée à l'article 10, alinéa 2. Il est donc nécessaire de prolonger certains délais en conséquence et de revoir certaines exigences imposées aux personnes requérantes et aux titulaires d'une autorisation (cela concerne l'art. 9,

al. 1, lit. a). Il n'est pas indispensable de prolonger à cinq ans le délai visé à l'article 9, alinéa 1, lettre c, puisque les titulaires d'une autorisation sont de toute façon tenus de signaler à l'autorité sous 14 jours l'ouverture de toute procédure pénale et l'entrée en force de la décision la clôturant, ainsi que l'entrée en force de toute mesure administrative en matière de circulation routière au sens de l'article 7, alinéa 2, lettre f. Le non-respect de cette obligation constitue une infraction grave aux prescriptions cantonales sur le transport de personnes ou sur les taxis et peut faire l'objet de sanctions administratives et pénales.

Article 13

La reformulation de l'alinéa 1 est de nature rédactionnelle mais n'implique pas de changement matériel. Un motif objectif pour qu'une course ne puisse raisonnablement être acceptée peut résider par exemple dans le comportement agressif d'un client. Un état d'ivresse ne constitue en soi pas un motif objectif. Le transport d'un client ivre vers la destination souhaitée peut même s'imposer en fonction des circonstances (p. ex. temps froid, environnement dangereux), en dépit du risque que celui-ci salisse le véhicule.

Articles 19 à 21

L'aspect extérieur des autres véhicules utilisés pour le transport professionnel de personnes permet de les différencier visuellement des taxis parce qu'ils ne portent pas de lumineux, mais pas de les distinguer d'autres véhicules en général (à moins que leur détenteur y appose une mention, une marque ou un autre signe distinctif). Une telle distinction n'est pas impérative pour la clientèle, car ces véhicules n'effectuent des courses que sur commande. Les privilèges retenus à l'article 4, alinéa 2 sont réservés aux taxis. Les autres véhicules utilisés pour le transport professionnel de personnes doivent être identifiés par une vignette afin de faciliter la tâche de la Police cantonale lorsqu'elle contrôle le respect des prescriptions concernant les temps de repos.

L'utilisation d'autres véhicules pour le transport professionnel de personnes est soumise à autorisation. Les dispositions visant les taxis auxquelles l'article 20, alinéa 3 fait référence sont applicables aux autres véhicules par analogie.

Le droit actuel prévoit une réglementation spécifique pour les véhicules utilisés par des hôtels pour le transport de leur propre clientèle. Les transports de ce type resteront libres d'autorisation s'ils sont effectués par le personnel de l'hôtel. Ils devront néanmoins être annoncés à la commune d'emplacement. C'est l'activité de transport d'une manière générale, du moment où elle débute jusqu'à celui où elle cesse, qui doit être annoncée (et non chaque course effectuée). L'obligation d'annonce se justifie par la nécessité de prévenir les abus et de déceler d'éventuelles activités soumises à autorisation. Contrairement à ce que prévoit le droit actuel, l'exception visant les hôtels ne se limitera plus aux trajets des gares les plus proches à l'hôtel et retour. Les véhicules utilisés par les hôtels sont aussi soumis à l'obligation d'identification par une vignette.

Article 26

Les chauffeuses et chauffeurs d'autres véhicules utilisés pour le transport professionnel de personnes peuvent être sanctionnés en cas d'infraction à une des dispositions citées à l'article 20, alinéa 3, qui leur sont applicables par analogie.

3. Proposition de la CSéc

La majorité de la CSéc propose au Grand Conseil d'adopter sa proposition.

Berne, le 26 janvier 2026

Au nom de la Commission de la sécurité,
le président : *André Roggli*