



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 141-2022
Type d'intervention : Motion
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2022.RRGR.235

Déposée le : 15.06.2022

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : Freudiger (Langenthal, UDC) (porte-parole)
Köpfli (Wohlen b. Bern, pvl)
Kohli (Wabern, Le Centre)
Reinhard (Thun, PLR)
Kullmann (Thun, UDF)
Messerli (Nidau, PEV)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Non
Urgence accordée :

N° d'ACE : 1236/2022 du 23 novembre 2022
Direction : Direction de la sécurité
Classification : Non classifié
Proposition du Conseil-exécutif : **Adoption sous forme de postulat**

Pour un système de taxis moderne et non bureaucratique

Le Conseil-exécutif est chargé de modifier comme suit les bases légales relatives aux taxis ou de soumettre au Grand Conseil un projet ayant le contenu suivant :

1. Il faut autoriser d'autres prestataires à transporter des personnes à titre professionnel, en plus des véhicules / services ainsi que des chauffeurs et chauffeuses de taxi aujourd'hui visés par l'ordonnance sur les taxis, dans la mesure où ils remplissent toutes les exigences du droit fédéral en matière de transport professionnel de personnes (p. ex. service de transport de personnes en limousine).
2. Il convient de faire en sorte que des mesures appropriées et nécessaires, compatibles avec le marché, répondent aux besoins de protection et aux intérêts du public en ce qui concerne les nouveaux prestataires autorisés (obligation d'annonce).
3. Les communes sont libres de continuer à réserver aux taxis « traditionnels », conformément à l'ordonnance actuelle sur les taxis, les privilèges en vigueur qui vont au-delà de l'autorisation de mise sur le marché, comme les places de stationnement pour taxis sur le domaine public ou les voies de circulation spéciale.

Développement :

Le canton de Berne a l'une des réglementations les plus restrictives de Suisse en ce qui concerne les taxis et certainement le cadre le plus strict de tous les cantons alémaniques. L'ordonnance sur les taxis s'applique à tous les transports commerciaux, y compris les limousines, et non pas seulement aux taxis « traditionnels », qui bénéficient de certains

privilèges. Le canton de Berne ne connaît aucune exception pour les prestataires de services traditionnels proposant des limousines, qui travaillent par exemple avec des hôtels, des restaurants ou des sociétés actives dans le secteur de l'événementiel, à l'exception de quelques dispositions très restrictives. Les expériences faites dans d'autres cantons, comme Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Zurich ou Lucerne, montrent qu'un mélange de limousines et de taxis permet d'obtenir un meilleur mix de mobilité, surtout depuis l'apparition des plateformes numériques de mobilité. Pour que cela soit également possible à Berne, il faut que la base juridique applicable aux taxis précise qu'elle ne s'applique qu'aux véhicules identifiés comme étant des taxis ou aux prestations de transport fournies à la volée (p. ex. par un signe de la main ou par le fait que la consommatrice ou le consommateur monte dans une voiture garée à une place de stationnement spéciale pour taxis). Dans le cas des autres prestataires qui remplissent les exigences nationales en matière de transport professionnel de personnes, il serait possible de définir séparément des exigences ciblées. Une possibilité consisterait, par exemple, à soumettre les propriétaires de limousines à une obligation d'annonce auprès des autorités de police locales ou cantonales. En revanche, il convient d'évincer les obligations désuètes prévues par l'ordonnance sur les taxis en vigueur, qui ne sont plus nécessaires, notamment du fait de l'utilisation des technologies numériques modernes (de navigation, de réservation et de paiement), ou qui servent purement et simplement à cloisonner le marché. À ce propos, le canton de Zurich va bientôt introduire une nouvelle loi sur le transport de personnes en taxi et limousine. À noter que les visées des motionnaires sont aussi de contribuer à une mobilité plus durable.

Réponse du Conseil-exécutif

La législation actuelle ne fait aucune différence entre taxis et limousines. Seuls le type d'activité et la façon dont cette dernière est exercée sont déterminants : les détentrices et détenteurs de véhicules routiers destinés au transport professionnel de personnes sans itinéraire ni horaire fixes, ainsi que les conductrices et conducteurs de tels véhicules sont soumis à l'obligation légale d'obtenir une autorisation¹. La réglementation actuelle repose sur l'idée qu'il existe un besoin comparable de protection de la clientèle pour les deux activités que sont le transport par taxi et le transport par limousine. Elle ne s'applique pas aux taxis d'hôtels, aux transports de personnes malades ou handicapées et aux transports en ambulance².

La mise en œuvre de la présente motion entraînerait un changement important dans le secteur des taxis, pour les autorités comme pour les entreprises. En outre, le Conseil-exécutif estime qu'elle devrait passer par une modification de la loi. Au cours des dernières années, plusieurs cantons ont introduit au niveau de la loi une distinction entre taxis et limousines, notamment Bâle-Ville, Genève et Zurich. Pour le moment, le Conseil-exécutif n'a pas connaissance d'expériences concrètes faites depuis l'introduction des modifications législatives. La Direction de la sécurité, compétente en la matière, a conduit des entretiens préliminaires avec les communes particulièrement concernées, l'Association des Communes Bernoises, l'Association bernoise des polices locales et la Direction de l'économie, de l'énergie et de l'environnement. La majorité des représentantes et représentants communaux sont sceptiques à l'idée d'introduire une distinction entre taxis et limousines. Ils estiment qu'une protection de la clientèle est nécessaire et qu'il faut maintenir la législation actuelle; ils craignent en outre que le rôle de complément aux transports publics joué par les taxis s'érode et que les services de limousines ne couvrent plus que les heures les plus rentables.

¹ Cf. art. 3, al. 1 et 2 de la loi du 4 novembre 1992 sur le commerce et l'industrie (LCI ; RSB 930.1) en relation avec art. 1, al. 2 de l'ordonnance du 11 janvier 2012 sur les taxis (OT ; RSB 935.976.1)

² Cf. art. 1, al. 3 et 4 OT

En automne 2019, le Grand Conseil a clairement rejeté une exigence similaire formulée aux points 1 et 2 de la motion 279-2018. De son côté, le Conseil-exécutif a arrêté une modification de l'ordonnance du 11 janvier 2012 sur les taxis (OT ; RSB 935.976.1) en automne 2021, mettant ainsi en œuvre différents mandats et mandats d'examen du Grand Conseil³. Il a apporté des simplifications ciblées pour les services de taxis et s'est notamment assuré que les réglementations dans ce secteur n'empêchent pas l'utilisation de nouvelles technologies.

Aujourd'hui encore, le Conseil-exécutif estime qu'une réglementation du secteur des taxis en accord avec les communes les plus concernées est une solution judicieuse et appropriée. Au vu des évolutions au niveau suisse, il est toutefois prêt, après une analyse des connaissances et des expériences récoltées par les cantons ayant introduit la distinction entre taxis et limousines, à procéder à une nouvelle évaluation. En outre, bien que les conditions d'autorisation pour les taxis aient déjà été allégées il y a quelques années, un éventuel nouvel assouplissement pourrait être envisagé, notamment concernant les connaissances géographiques requises. Les milieux concernés (communes, domaine politique, secteur des taxis) pourraient accéder aux conclusions découlant de ces travaux et donner leur appréciation.

En raison de ce qui précède, le Conseil-exécutif propose l'adoption de la présente motion sous forme de postulat.

Destinataire
– Grand Conseil

³ <https://www.rr.be.ch/fr/start/beschluesse/suche/geschaeftsdetail.html?guid=f2d29b8abd544a34bd71a20cd91e11ad> (n° de l'affaire : 2018.POM.356)