



Rapport

Date de la séance du CE : 13 août 2025
Direction : Direction de la sécurité
N° d'affaire : 2023.SIDGS.558
Classification : non classifié

Loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC)

Table des matières

1.	Synthèse	2
2.	Contexte	2
2.1	Genèse et évolution des bases légales actuelles dans le canton de Berne.....	2
2.2	Droit supérieur.....	3
2.3	Motion 141-2022 « Pour un système de taxis moderne et non bureaucratique », adoptée par le Grand Conseil.....	5
2.4	Attentes des communes.....	6
3.	Caractéristiques de la nouvelle réglementation	6
4.	Forme de l'acte législatif	7
5.	Droit comparé.....	7
5.1	Canton de Zurich.....	7
5.2	Canton de Genève	8
5.3	Canton de Bâle-Ville	9
5.4	Canton de Bâle-Campagne.....	9
5.5	Ville de Saint-Gall.....	10
6.	Mise en œuvre, évaluation	11
7.	Commentaire des articles	11
8.	Place du projet dans le programme gouvernemental de législature (programme législatif) et dans d'autres planifications importantes	19
9.	Répercussions financières	20
10.	Répercussions sur le personnel et l'organisation.....	20
11.	Répercussions sur les communes	20
12.	Répercussions sur l'économie	20
13.	Résultat de la procédure de consultation	21
14.	Proposition	24

1. Synthèse

Le présent projet de loi vise à mettre en œuvre la motion 141-2022 (« Pour un système de taxis moderne et non bureaucratique ») adoptée par le Grand Conseil. Concernant les taxis, il reprend principalement les dispositions actuelles de la loi du 4 novembre 1992 sur le commerce et l'industrie (LCI ; RSB 930.1) et de l'ordonnance du 11 janvier 2012 sur les taxis (OT ; RSB 935.976.1), avec des emprunts ponctuels à la loi en vigueur dans le canton de Zurich (*Gesetz über die Personenbeförderung mit Taxis und Limousinen*, PTLG ; LS 935.51). Il introduit une distinction entre les services de taxis (nécessitant une autorisation) et les services de VTC¹ (soumis à une obligation d'annonce). La nouvelle loi abroge certaines exigences du droit actuel concernant les taxis, notamment l'examen d'aptitude pratique et théorique.

2. Contexte

2.1 Genèse et évolution des bases légales actuelles dans le canton de Berne

La première réglementation applicable aux taxis remonte aux années 50 : l'ordonnance du 4 octobre 1957 sur la détention et la conduite de taxis (fiacres motorisés) dans les communes habilitait les communes à édicter des prescriptions de police industrielle en la matière, dans les limites de la liberté du commerce et de l'industrie. Elle était fondée sur l'ancêtre de la LCI, qui date de 1849. En 1969, une révision de la loi sur l'industrie a introduit l'obligation, pour les détenteurs de taxi, d'obtenir une autorisation. Pour des motifs d'ordre traditionnel, la compétence de réglementer les services de taxis et d'exécuter la réglementation est restée aux mains des communes.

La LCI, introduite en 1992 et toujours en vigueur, a repris l'obligation d'autorisation instaurée en 1969. Si l'article 2 LCI retient que toute activité industrielle peut être exercée sans restrictions, l'article 3, alinéa 1 LCI prévoit des exceptions à ce principe, avec notamment une obligation d'autorisation pour la détention et la conduite de taxis (lit. b). Aux termes de l'article 3, alinéa 2 LCI, un seul type d'autorisation est admis pour la détention et la conduite de taxis. L'entrée en vigueur de la LCI en 1993 a en effet aboli la distinction que l'on faisait souvent entre les concessions A et B (selon que les détenteurs avaient ou non le droit d'utiliser les stations de taxis publiques). En outre, l'article 8 LCI a habilité le Conseil-exécutif à édicter des dispositions par voie d'ordonnance, ce qu'il a fait en arrêtant l'ordonnance du 3 novembre 1993 sur la détention et la conduite de taxis (ordonnance sur les taxis, OT). Cette dernière a ensuite été partiellement modifiée à plusieurs reprises, avant de faire l'objet d'une révision totale. C'est ainsi qu'a été édictée l'OT du 11 janvier 2012, partiellement révisée le 8 septembre 2021 et toujours en vigueur. Étant donné que le droit cantonal concernant les services de taxis n'est pas exhaustif, les communes restent libres d'édicter leurs propres dispositions. L'article 11, alinéa 2 OT établit une liste non exhaustive des compétences laissées aux communes : ces dernières peuvent notamment plafonner les tarifs ou poser des exigences supplémentaires en lien avec la police industrielle aux détenteurs et chauffeurs de taxi. Par conséquent, on trouve encore de nombreuses dispositions matérielles d'importance majeure concernant les services de taxis dans le droit de niveau communal. L'édiction de réglementations communales varie très fortement d'une commune à une autre ; ainsi, les villes de Berne, Bienne, Langenthal, Thoune et Interlaken, par exemple, ont établi une réglementation détaillée, tandis que d'autres

¹ Remarque terminologique : la version française du projet de loi retient le terme *voitures de transport avec chauffeur* (VTC), plus largement utilisé dans l'espace francophone que *limousines*, cette dernière notion pouvant par ailleurs présenter une ambiguïté sémantique puisqu'en français, elle évoque aussi des voitures de grande dimension utilisées pour des transports privés à connotation luxueuse. Le terme *limousine* figure néanmoins à quelques endroits du présent rapport, notamment dans les passages cités de la motion à l'origine du projet de loi et dans ceux cités (et traduits littéralement) de la loi zurichoise et du règlement saint-gallois ; il est alors à comprendre comme synonyme de VTC.

communes n'ont édicté aucune disposition car elles n'en ont pas besoin. Le Conseil-exécutif a arrêté l'ordonnance exploratoire du 8 mars 2023 sur l'autorisation provisoire de conduire un taxi (OET ; RSB 935.976.2) qui est entrée en vigueur le 1^{er} avril 2023. Cette dernière a une durée de validité limitée au 31 mars 2025 et ne s'applique qu'au territoire de la ville de Berne.

2.2 Droit supérieur

Loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV ; RS 745.1) et ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs (OTV ; RS 745.11)

Les entreprises qui assurent le transport régulier et professionnel de voyageurs doivent obtenir une concession de la part de la Confédération (art. 4 en lien avec art. 6 LTV et art. 6 OTV) ou une autorisation cantonale (art. 7 LTV et art. 7 OTV). Un transport de voyageurs est considéré comme régulier lorsqu'il est effectué plus de deux fois entre les mêmes lieux à des intervalles de quinze jours au plus. Le trajet aller et le trajet retour comptent comme deux courses différentes (art. 2, al. 1, lit. a LTV et art. 2, al. 1 OTV). Il est considéré comme professionnel, lorsqu'une personne transporte des voyageurs contre rémunération, que celle-ci soit payée par les voyageurs ou par des tiers, ou transporte gratuitement des voyageurs pour obtenir un avantage commercial (art. 2, al. 1, lit. b LTV). Toute contre-prestation, notamment en espèces ou en nature, est considérée comme une rémunération (art. 3, al. 1 OTV). En vertu de l'article 8 OTV, sont notamment soustraits à la régle du transport des voyageurs les courses avec des véhicules non guidés, construits et équipés pour transporter neuf personnes au maximum, conducteur compris (lit. a), le transport exclusif de personnes handicapées (lit. c) et toutes les courses auxquelles ne s'applique pas l'article 6 ou 7 OTV (lit. g). Une concession (de la Confédération) est nécessaire pour le service de ligne (art. 6 OTV). Conformément à l'article 7 OTV, une autorisation cantonale est nécessaire pour le service de ligne, le service conditionnel et les courses assimilées au service de ligne dans la mesure où ils ne sont pas soumis à concession en vertu de l'article 6 OTV (lit. a), le transport d'écoliers (lit. b), le transport de travailleurs (lit. c) et les courses effectuées par une entreprise autre qu'une entreprise de transport ou pour le compte ou sur l'ordre de celle-ci, exclusivement pour sa clientèle, ses membres ou ses visiteurs (lit. d).

Loi fédérale du 20 mars 2009 sur les entreprises de transport par route (LEnTR ; RS 744.10)

Toute entreprise qui transporte, à titre professionnel, des voyageurs au moyen de véhicules automobiles et offre ses services au public en général ou à certaines catégories d'usagers, les véhicules automobiles utilisés étant appropriés et destinés par leur conception et leur équipement au transport du conducteur et de plus de huit personnes, est tenue d'obtenir une licence (une autorisation délivrée par la Confédération) en vertu de l'article 3, alinéa 1 en lien avec l'article 2, lettre a LEnTR. Le droit de transporter des voyageurs régulièrement et à titre professionnel, octroyé en vertu des articles 6 à 8 LTV, est réservé (art. 1, al. 2 LEnTR).

Ordonnance du 15 juin 2007 réglant l'admission des conducteurs au transport de personnes et de marchandises par route (Ordonnance réglant l'admission des chauffeurs, OACP ; RS 741.521)

La personne qui veut transporter professionnellement des personnes avec des véhicules automobiles de la catégorie D ou de la sous-catégorie D1 doit être titulaire du certificat de capacité pour le transport de personnes (art. 2, al. 1 OACP).

Ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (Ordonnance réglant l'admission à la circulation routière, OAC ; RS 741.51)

Pour transporter professionnellement des personnes avec des véhicules des catégories B ou C, des sous-catégories B1 ou C1 ou de la catégorie spéciale F, une autorisation de transporter des personnes à titre professionnel est nécessaire. Une telle autorisation n'est pas nécessaire pour les vélos-taxis électriques, même si ces derniers sont conduits avec un permis de conduire des catégories B et F (art. 25, al. 1 OAC). L'affectation d'un véhicule au transport professionnel de personnes selon l'article 3, OTR 2 doit être inscrite dans le permis de circulation (cf. art. 80, al. 2 OAC).

Ordonnance du 19 juin 1995 sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles (Ordonnance sur les chauffeurs, OTR 1 ; RS 822.221)

Conformément à son article 3, alinéa 1, l'OTR 1 s'applique aux conducteurs de voitures automobiles et d'ensembles de véhicules affectés au transport de choses, dont le poids total inscrit dans le permis de circulation excède 3,5 t (lit. a), ou affectés au transport de personnes, qui sont immatriculés avec plus de huit places assises, siège du conducteur non compris (lit. b). L'article 4 OTR 1 prévoit différentes exceptions ; parmi elles, l'article 4, alinéa 2, lettre a retient qu'en trafic interne, l'OTR 1 ne s'applique pas aux conducteurs qui effectuent exclusivement des courses avec des véhicules automobiles affectés au transport de personnes ne comptant pas plus de 16 places assises en plus du siège du conducteur.

Ordonnance du 6 mai 1981 sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes (OTR 2 ; RS 822.222)

Conformément à son article 3, alinéa 1, l'OTR 2 s'applique aux conducteurs de voitures automobiles légères, de voitures de tourisme lourdes, d'autocars ne comptant pas plus de 16 places assises outre le siège du conducteur et de quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur et tricycles à moteur, qui sont utilisés pour des transports de personnes à titre professionnel. L'article 4 OTR 2 exclut son application aux conducteurs qui effectuent des transports professionnels de personnes au moyen de véhicules spécialement équipés pour des tâches médicales selon la norme SN EN 1789 (lit. a), au moyen de véhicules dont la vitesse maximale n'excède pas 30 km/h, de par leur construction (lit. b), destinés à des handicapés, à des écoliers ou à des ouvriers (lit. c) ou pour lesquels le prix de la course est compris dans d'autres prestations et la longueur du trajet ne dépasse pas 50 kilomètres (lit. d). Sont réputées professionnelles les courses qui sont effectuées régulièrement par un conducteur ou avec un véhicule, dans le but de réaliser un profit économique. Les courses sont régulières si elles sont effectuées au moins deux fois dans des intervalles de moins de seize jours. Le profit économique est réputé réalisé lorsque le prix requis pour la course dépasse les coûts du véhicule et l'indemnisation des dépenses du conducteur (art. 3, al. 1^{bis} OTR 2).

Les conducteurs soumis aux dispositions de l'OTR 1 et de l'OTR 2 doivent se conformer aux prescriptions qu'elles contiennent à propos de la durée du travail, de la conduite et du repos (art. 5 à 12 OTR 2). Pour que la durée du travail et du repos puisse être contrôlée et les causes d'accident élucidées, les véhicules dont les conducteurs sont soumis à l'OTR 1 ou à l'OTR 2 doivent être équipés d'un tachygraphe (art. 100, al. 1, lit. a et b de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers [OETV ; RS 741.41] ; voir aussi art. 13 ss OTR 1 et 14, lit. a OTR 2).

Ordonnance d'exécution de l'ordonnance fédérale du 6 mai 1981 sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles du 22 décembre 1982 (Ordonnance sur les chauffeurs ; RSB 832.521)

Dans le canton de Berne, l'exécution de la plupart des dispositions de l'OTR 2 relève de la compétence de la Police cantonale et de la Ville de Berne (art. 2 et 4 s. de l'ordonnance sur les chauffeurs). L'Office de la circulation routière et de la navigation (OCRN) est compétent pour contrôler l'installation de tachygraphes et pour ordonner les mesures administratives (art. 3 de l'ordonnance sur les chauffeurs). La Police cantonale est notamment chargée d'établir une liste au sens de l'article 31, alinéa 4 OTR 2 (registre des entreprises ayant leur siège social ou une succursale dans le canton et qui utilisent des véhicules mentionnés à l'art. 3 OTR 2, art. 4, al. 2 de l'ordonnance sur les chauffeurs).

2.3 Motion 141-2022 « Pour un système de taxis moderne et non bureaucratique », adoptée par le Grand Conseil

La motion 141-2022 « Pour un système de taxis moderne et non bureaucratique », déposée par un collectif de partis, a été adoptée par le Grand Conseil le 8 mars 2023 par 96 oui contre 51 non et 2 abstentions. Le Conseil-exécutif est donc tenu de mettre en œuvre les demandes des motionnaires, qui sont les suivantes :

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.

La motion, telle qu'elle est formulée, suggère que les services de VTC (limousines) ne sont pas admis pour le moment, ce qui est inexact : en l'état actuel de la législation, leur présence sur le marché n'est pas interdite, mais ils sont soumis aux mêmes dispositions que les taxis classiques, à savoir que leurs chauffeurs doivent avoir l'autorisation de détenir et de conduire un taxi. Le développement de la motion indique toutefois que ses auteurs étaient conscients de cet état de fait, puisqu'ils expliquent que 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. Les motionnaires rappellent que 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. Selon eux, 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. Selon les termes employés par les motionnaires, 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. Les motionnaires estiment que, 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 évoquée par les motionnaires 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 selon eux 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, les motionnaires évoquent le canton de Zurich, qui s'apprêtait à introduire une nouvelle loi sur le transport de personnes en taxi et limousine au moment du dépôt de la motion.

2.4 Attentes des communes

Plusieurs autorités communales chargées des tâches d'exécution craignent qu'une suppression de l'obligation d'autorisation pour les services de VTC entraîne l'effondrement du marché des taxis, avec à la clé un nivellement par le bas de la qualité du service. Elles craignent également qu'il n'y ait plus d'autorités à même de prendre des mesures à l'encontre de chauffeurs de VTC en cas de réclamation. L'Association bernoise des polices locales (ABPL) et l'Association des communes bernoises (ACB) seraient favorables au maintien de l'obligation d'autorisation pour les services de VTC ou, à tout le moins, à l'institution de conditions comparables. Elles sont conscientes, néanmoins, qu'il s'agit d'un mandat que le Conseil-exécutif est tenu de mettre en œuvre suite à l'adoption d'une motion par le Grand Conseil. En ce qui concerne les services de taxis, elles sont favorables à la libéralisation que constitue la suppression de l'examen d'aptitude pratique et théorique pour l'obtention d'une autorisation de conduire un taxi. Elles se félicitent en outre de l'introduction de l'obligation, pour les détenteurs de taxis, de contracter une assurance-responsabilité civile professionnelle, et d'une disposition contraignant aussi bien les détenteurs que les chauffeurs à prouver qu'ils sont assurés ou affiliés auprès d'une caisse de compensation ou qu'ils disposent d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation. L'ABPL et l'ACB souhaitent enfin la réintroduction du système provisoire qui avait été instauré par la Ville de Berne et permettait des modalités de retrait échelonné de l'autorisation.

3. Caractéristiques de la nouvelle réglementation

Le présent projet de loi permet de mettre en œuvre la motion 141-2022 adoptée par le Grand Conseil. La nouvelle loi permettra de proposer des services de VTC sans autorisation. Sur le fond, elle conserve l'essentiel de la réglementation applicable aux services de taxis classiques et maintient donc l'obligation d'obtenir une autorisation de détenir et conduire un taxi de ce type (soit ceux équipés de lumineux). Elle reprend en grande partie les dispositions de l'OT, avec quelques adaptations : notamment, l'examen d'aptitude est abandonné, et les titulaires d'une autorisation devront être assurés ou affiliés auprès d'une caisse de compensation ou disposer d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation. Vu que l'examen d'aptitude est supprimé, la question de la reprise des dispositions de l'OET dans le droit ordinaire ne se pose plus. La nouvelle loi ne soumettra plus le transport professionnel de personnes par des services de VTC à une obligation d'autorisation, mais simplement à une obligation d'annonce. Les véhicules utilisés à cette fin devront être identifiés par une plaquette,

qui sera la même dans tout le canton. Les services de VTC ne pourront être proposés que sur commande et, contrairement aux taxis, les chauffeurs n'auront pas le droit d'attendre aux stations (places de stationnement) ni de prendre en charge et de transporter des clients qui les interpellent ou leur font un signe de la main. Ils ne pourront pas non plus emprunter des chaussées et voies réservées aux bus. L'exécution de la législation sur les taxis restera de la compétence des communes puisque le système a bien fonctionné jusqu'à présent.

4. Forme de l'acte législatif

Comme l'avait indiqué le Conseil-exécutif dans sa réponse à la motion, la mise en œuvre de cette dernière doit passer par un changement important dans le secteur des taxis, pour les autorités comme pour les entreprises. La LCI s'applique globalement au transport professionnel de personnes sans faire de distinction entre les services de taxis et de VTC. Par conséquent, les nouvelles dispositions impliquent obligatoirement une modification au niveau de la loi. Ces dernières années, plusieurs cantons, par exemple Genève et Zurich, ont introduit une telle distinction à ce niveau entre les taxis et les VTC.

5. Droit comparé

5.1 Canton de Zurich

Le 25 mars 2019, le parlement du canton de Zurich a adopté une loi sur le transport de personnes en taxi et en limousine (*Gesetz über die Personenbeförderung mit Taxis und Limousinen*, PTLG). Cette dernière a fait l'objet d'un référendum avant d'être approuvée en votation populaire à une courte majorité (52,6 %) le 9 février 2020. Parallèlement, plusieurs de ses dispositions ont été contestées devant le Tribunal fédéral, qui a rejeté le recours par arrêt 2C_230/2020 du 25 mars 2021. La loi zurichoise et ses dispositions d'exécution sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2024 et confèrent désormais au canton la compétence d'octroyer des permis de conduire un taxi (*Taxiausweis*) et des autorisations d'utiliser un véhicule comme taxi (*Taxifahrzeugbewilligung*). Avant l'entrée en vigueur de la loi cantonale, les services de taxis étaient réglementés au niveau communal. D'après la définition retenue au § 2, les taxis sont des voitures de tourisme utilisées pour le transport professionnel de personnes, assorties d'une autorisation cantonale et munies d'un luminaire. La personne qui demande un permis de conduire un taxi n'est pas tenue de réussir un examen spécifique (même l'octroi d'une autorisation communale d'utiliser des stations de taxi ne nécessite pas de connaissances du territoire, cf. § 5, al. 2). En revanche, elle doit être titulaire d'une autorisation (permis de conduire) pour le transport professionnel de personnes et justifier de connaissances de la langue allemande au niveau B1. Elle ne doit pas avoir commis de manquements répétés (dénonciations ou condamnations) en lien avec l'exercice du métier de taxi au cours des cinq dernières années ni avoir d'inscriptions au casier judiciaire (§ 3). Les services de limousine sont soumis à une obligation d'annonce (§ 15). Les limousines sont définies comme des voitures de tourisme utilisées pour le transport de personnes contre paiement, qui sont annoncées à la direction compétente (non seulement le véhicule, mais aussi le prestataire et le chauffeur doivent être annoncés) et munies d'une plaquette (§ 13). Conformément au § 1, alinéa 2, la loi ne s'applique pas aux transports de personnes handicapées, d'écoliers ou travailleurs ni aux transports en ambulance (lit. a), aux transports de personnes avec des véhicules dont la vitesse maximale ne dépasse pas 30 km/h (lit. b), au transport de personnes dont le prix est inclus dans celui d'autres prestations, pour autant que la course ne dépasse pas 50 kilomètres (lit. c), ou aux covoiturages à l'occasion desquels les passagers ne paient pas davantage que la part des

frais liés au véhicule qui les concerne (lit. d). Conformément au § 16, il n'est possible de diffuser des courses à des taxis ou à des limousines que si le chauffeur est autorisé à transporter des personnes à titre professionnel. Il existe un registre cantonal des taxis et des limousines (§ 24) et les chauffeurs doivent tenir un journal de bord répertoriant leurs courses, à moins que le droit fédéral les contraigne à équiper leur véhicule d'un tachygraphe (§ 18).²

5.2 Canton de Genève

Dans le canton de Genève, la loi du 28 janvier 2022 sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC/GE) est entrée en vigueur le 1^{er} novembre 2022. Son exécution relève de la compétence du canton (art. 3, al. 1). En vertu de son article 2, alinéa 1, la loi s'applique aux chauffeurs de taxi, aux chauffeurs de voiture de transport avec chauffeur (VTC), aux entreprises de transport et aux entreprises de diffusion de courses – des activités qui nécessitent toutes une autorisation. La loi ne s'applique pas au transport professionnel de personnes en situation de handicap, d'écouliers, de détenus, de personnes malades ou blessées (au moyen de véhicules visés à l'art. 4, al. 1, lit. a OTR 2), ni de travailleurs, auxiliaires ou clients d'une entreprise, lorsque le transport est assuré par un chauffeur employé par ladite entreprise (art. 2, al. 2). Par taxi, la loi genevoise entend *une voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, dont le chauffeur se met à la disposition de tout public pour effectuer le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, contre rémunération dans les limites maximales de la loi, offrant une complémentarité en matière de transport public et bénéficiant de l'usage accru du domaine public ainsi que du droit exclusif de faire usage de la dénomination « Taxi », notamment dans le cadre de sa publicité* (art. 5, lit. a). Quant aux VTC, elles sont définies comme *une voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, dont le chauffeur se met à la disposition de tout public pour effectuer le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, par commande ou réservation préalable uniquement, contre rémunération convenue d'entente avec le client, ne bénéficiant ni de l'usage accru du domaine public ni du droit de faire usage de la dénomination « Taxi »* (art. 5, lit. b). Les entreprises de transport sont définies comme *toute personne physique ou morale qui : 1° est liée avec un ou plusieurs chauffeurs par un contrat de travail au sens de l'article 319 du code des obligations ou de l'article 10 de la loi fédérale sur la partie générale du droit des assurances sociales, du 6 octobre 2000, ou 2° met une ou plusieurs VTC à la disposition d'une entreprise, respectivement d'un ou de plusieurs chauffeurs employés ou indépendants, ou 3° est détentrice de plus d'une plaque d'immatriculation au sens des articles 12, alinéa 1, et 14, alinéa 1 de la LTVTC/GE*. Enfin, les entreprises de diffusion de courses sont définies comme *toute personne physique ou morale qui sert d'intermédiaire entre le client et le transporteur par le biais de moyens de transmission téléphoniques, informatiques ou autres pour offrir au client l'accès au transporteur et pour transmettre au transporteur une offre de course* (art. 5, lit. d). Les chauffeurs qui, notamment, sont titulaires d'un diplôme de chauffeur professionnel de taxi ou de VTC et sont assurés ou affiliés auprès d'une caisse de compensation ou disposent d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation reçoivent une carte professionnelle (art. 7). L'obtention du diplôme nécessite la réussite d'examens théorique et pratique, qui portent notamment sur les connaissances topographiques et le niveau linguistique en français et en anglais (art. 8). Les entreprises de transport reçoivent une autorisation d'exploiter, notamment lorsque la requérante est *titulaire de la carte professionnelle de chauffeur de taxi, respectivement de VTC [...] et en réalise toujours les conditions de délivrance*. Elle doit en outre être *affiliée auprès d'une caisse de compensation ou dispose[r] d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation, a[voir] déclaré l'ensemble de son personnel et [être] à jour avec le paiement des cotisations sociales qui lui incombent*

² Les dispositions de la loi zurichoise citées ici sont des traductions libres données à titre indicatif.

(art. 10). L'octroi d'une autorisation pour *entreprises de diffusion de courses* nécessite lui aussi, entre autres conditions, que l'entreprise soit *affiliée auprès d'une caisse de compensation ou dispose d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation, a[il]t] déclaré l'ensemble de son personnel et [soit] à jour avec le paiement des cotisations sociales qui lui incombent*. Les autorisations d'usage accru du domaine public sont limitées en nombre (art. 13). Les taxis sont immatriculés au moyen de plages de numéros qui leur sont spécialement dédiées ; ces numéros ne sont délivrés qu'aux titulaires d'une autorisation au sens de l'article 13 de la LTVTC/GE (art. 12). Les VTC sont également immatriculés au moyen de plages de numéros qui leur sont dédiées ; ces numéros sont délivrés sur requête aux chauffeurs titulaires d'une carte professionnelle ou aux entreprises de transport titulaires d'une autorisation (art. 14). Par ailleurs, les voitures utilisées pour le transport professionnel de personnes (services de taxis ou de VTC) doivent être conformes à des standards d'efficacité énergétique, lesquels seront progressivement durcis pour atteindre zéro émission de CO₂ à partir du 1^{er} juillet 2030 (art. 18, al. 2). Cette disposition et d'autres de la loi genevoise ont fait l'objet d'un recours. Dans son arrêt 2C_79/2023 du 23 février 2024, le Tribunal fédéral a confirmé la licéité de l'article 18, mais il a aussi admis le recours dans la mesure où il portait, notamment, sur l'article 26. Il a ainsi entraîné la caducité de l'alinéa 2 de ce dernier, qui visait à donner au Conseil d'État genevois la compétence de plafonner les prix pour les VTC si des abus sont constatés. Les taxis genevois doivent être munis d'une enseigne lumineuse (art. 21), tandis que les VTC ou les taxis utilisés comme tels n'ont pas le droit d'en porter et ne peuvent pas non plus afficher la dénomination « taxi » sur la carrosserie (art. 18, al. 3). L'article 4 (Entraide administrative) retient que les autorités d'exécution, d'autres autorités, les caisses de compensation et l'Aéroport international de Genève collaborent entre eux en s'échangeant les renseignements et documents nécessaires à l'accomplissement de leurs tâches.

5.3 Canton de Bâle-Ville

Le 3 juin 2015, le canton de Bâle-Ville a adopté une loi sur les prestations de taxi (*Gesetz betreffend das Erbringen von Taxidienstleistungen, Taxigesetz*), entrée en vigueur le 1^{er} mai 2017. Les taxis y sont définis comme des voitures de tourisme munies d'un lumineux et utilisées pour le transport professionnel de personnes ou de biens sans itinéraire ni horaire fixes, et ce contre une rémunération fixée dans un règlement tarifaire. Partant, les services de VTC n'entrent pas dans le champ d'application de la loi de Bâle-Ville. Cette dernière contraint les chauffeurs, les détenteurs de taxi et les centrales d'appel à obtenir une autorisation. Les chauffeurs doivent attester de connaissances topographiques et linguistiques. La loi est exécutée par la Police cantonale. Elle est assortie d'une ordonnance très détaillée et d'un règlement d'examen.³

5.4 Canton de Bâle-Campagne

Le canton de Bâle-Campagne dispose d'une loi du 20 septembre 2012 sur l'exploitation de taxis et d'autres moyens de transport de personnes à titre professionnel (*Gesetz über den Betrieb von Taxis und anderen gewerbsmässigen Personentransporten, GTaP*). Conformément au § 2, alinéa 1, le transport de personnes ou de bagages à titre professionnel est soumis à autorisation s'il est effectué contre rémunération (lit. a), sans horaires ou itinéraires fixes (lit. b), avec des véhicules automobiles destinés au transport de personnes et ne comptant pas plus de 16 places en plus de celle du conducteur (lit. c) et sans commande préalable, en particulier à partir d'espaces accessibles au public (rues, places, stations). En vertu du § 2, alinéa 2, une autorisation n'est pas nécessaire si le transport n'est effectué que sur commande avant un

³ Les dispositions de la loi de Bâle-Ville évoquées ici sont des traductions libres données à titre indicatif.

contact direct (lit. a) et que la clientèle est en mesure de s'informer suffisamment, au préalable, au sujet de l'entreprise, du chauffeur, du véhicule utilisé et des conditions de la course (lit. b). Par conséquent, les services de VTC ne sont pas soumis à autorisation. Bâle-Campagne ne connaît qu'une autorisation pour les détenteurs de taxi, mais pas pour les chauffeurs. Il n'exige pas de connaissances topographiques ou linguistiques. Le § 6, alinéa 3 impose la fixation d'un lumineux sur chaque taxi. Une liste de contrôle des courses doit être tenue (§ 11). L'exécution de la loi incombe au canton.⁴

5.5 Ville de Saint-Gall

Le 25 juin 2024, le parlement de la Ville de Saint-Gall a arrêté une révision totale du règlement sur les taxis (*Taxireglement*), rebaptisé règlement sur le transport de personnes (*Personenbeförderungsreglement*). Ce règlement a fait l'objet d'un référendum, mais les opposants n'ont pas récolté le nombre de signatures requises. Il a ensuite été contesté par voie de recours en matière de votations devant le département saint-gallois de l'intérieur. Ce dernier ayant définitivement rejeté le recours en mars 2025, le règlement devrait entrer en vigueur à l'été 2025.

Le règlement s'applique au transport professionnel de personnes sur le territoire de la Ville de Saint-Gall au moyen de voitures de tourisme comportant au maximum neuf sièges, y compris celui du conducteur, sans horaires ni itinéraires fixes (art. 2, al. 1). Il ne concerne pas les transports destinés à des handicapés, à des écoliers ou à des ouvriers au sens de l'article 4, alinéa 1, lettre c OTR 2, ni le transport professionnel de personnes malades, blessées ou handicapées dans des véhicules automobiles aménagés à cet effet et équipés d'avertisseurs spéciaux au sens de l'article 25, alinéa 2, lettre a OAC ; il n'applique pas non plus aux hôtels qui effectuent des transports de clients avec des véhicules leur appartenant et conduits par des employés (art. 2, al. 2). Les services de taxis (*Taxidienst*) sont définis comme des transports de passagers dont le prix est calculé au moyen d'un taximètre au fur et à mesure de la course (art. 3, al. 1, lit. a). Le prix de la course peut toutefois être convenu à un montant forfaitaire inférieur à celui indiqué par le taximètre à la fin de la course (art. 10, al. 2). Les services de transport de personnes basés sur une application (*App-basierter Personenbeförderungsdienst*) sont définis comme des transports de passagers effectués uniquement sur commande par l'intermédiaire d'une plateforme en ligne, pour un prix forfaitaire pour l'ensemble de la course annoncé par voie électronique avant confirmation de la commande (art. 3, al. 1, lit. b). Les services de limousines (*Limousinendienst*) sont définis comme des transports de passagers effectués sur commande pour un tarif faisant figurer séparément le prix de la location du véhicule et la rémunération du chauffeur (art. 3, al. 1, lit. c). Les chauffeurs de limousine sont tenus de retourner au siège de leur entreprise après avoir accompli une course (art. 9, al. 3). Quiconque propose ou effectue des transports de personnes doit obtenir une autorisation de circuler (*Fahrbewilligung*) de la part de la municipalité (art. 4, al. 1). Aux termes de l'article 4, alinéa 2, cette autorisation est octroyée si la personne qui la demande est titulaire d'un permis de conduire valable émis par la Suisse ou un État UE/AELE et d'une autorisation de transporter des personnes à titre professionnel (lit. a), qu'elle n'a pas commis d'infraction incompatible avec le transport de passagers (lit. b), qu'elle n'a pas commis d'infraction moyennement grave ou grave au sens des articles 16b et 16c de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR ; RS 741.01) au cours des trois dernières années (lit. c), qu'elle n'a pas contrevenu gravement à des prescriptions communales ou cantonales applicables au transport de personnes et aux taxis au cours des trois dernières années (lit. d), que l'exercice d'une profession en lien avec le transport de personnes à l'intérieur ou à l'extérieur de la Ville de Saint-Gall ne lui est pas interdit au moment du dépôt de la demande d'autorisation en raison du

⁴ Les dispositions de la loi de Bâle-Campagne citées ici sont des traductions libres données à titre indicatif.

retrait d'une autorisation ou d'une interdiction d'exercer (lit. e), et qu'elle apporte la preuve de connaissances de l'allemand au niveau B1 (lit. f). Les transports de personnes ne peuvent être proposés et effectués qu'au moyen de véhicules pour lesquels la municipalité a délivré une autorisation (*Fahrzeugbewilligung*) (art. 5, al. 1). Aux termes de l'article 5, alinéa 2, cette autorisation est délivrée si le véhicule est conforme aux prescriptions du droit fédéral concernant le transport professionnel de personnes (lit. a), qu'il est équipé d'un tachygraphe numérique, analogique ou de nature jugée équivalente sur la base du droit fédéral (lit. b), qu'il est équipé d'un système de navigation conforme à l'article 11, alinéa 2 (lit. c), qu'il remplit les exigences minimales fixées par l'exécutif municipal en matière d'efficacité énergétique (lit. d), et qu'il est conforme aux conditions et charges éventuellement imposées concernant l'octroi d'une autorisation d'utiliser les stations de taxis (lit. e). Les véhicules affectés aux services de taxis doivent en outre être équipés d'un taximètre conforme à l'ordonnance du DFJP du 5 novembre 2013 sur les taximètres (RS 941.210.6). L'exécutif municipal peut autoriser le recours à d'autres technologies (art. 5, al. 3). Les véhicules autorisés pour les services de taxis sont aussi admis aux services de transport de personnes basés sur une application (art. 5, al. 4). Les véhicules utilisés pour le transport professionnel de personnes dans la ville de Saint-Gall doivent être identifiés comme tels (art. 12, al. 3). L'exécutif municipal peut dispenser les services de limousines de certains devoirs de comportement (art. 14). L'autorisation de circuler délivrée par la municipalité peut être provisoirement suspendue pendant une procédure pénale s'il existe des doutes sérieux quant à l'aptitude de la personne concernée à exercer sa profession et que la suspension préventive paraît indiquée compte tenu d'un intérêt public majeur (art. 28).

6. Mise en œuvre, évaluation

La mise en œuvre et l'application de la nouvelle loi continueront d'incomber avant tout aux communes. Leur compétence en la matière étant bien établie depuis des décennies, personne ne remet en question le bon fonctionnement du système. L'évaluation impliquera différents outils à différents niveaux. Certaines communes, par exemple, disposent d'une sorte de conseil des taxis réunissant des représentants de la police du commerce et de la branche des taxis, qui peuvent ainsi échanger des vues et trouver des solutions à des problèmes concrets. L'évaluation reposera aussi sur les retours de la clientèle, qui a la possibilité de s'exprimer par exemple à travers des boîtes à idées ou des centrales de réclamation. En outre, le canton et les syndicats de communes sont en contact régulier.

7. Commentaire des articles

Section 1 Dispositions générales

Article 1 Champ d'application et but

La nouvelle loi a un champ d'application similaire à celui de l'OT. Elle ne reprend pas le critère « sans itinéraire ni horaire fixes » de l'article 1, alinéa 2 OT, car le transport professionnel de personnes avec itinéraire et horaire fixes (lignes régulières) est déjà soumis à concession ou autorisation en vertu du droit fédéral (cf. art. 6 et 7 OTV) ; le canton n'a donc pas compétence pour édicter des prescriptions dans ce domaine. Dans le texte allemand de l'OT, le terme « gewerbmässiger Personentransport » (transport professionnel de personnes) a été compris en pratique comme un synonyme de « berufsmässiger Personentransport » au sens de l'article 3, alinéa 1^{bis} OTR 2. Le champ d'application de la présente loi est par conséquent associé à celui de l'OTR 2. C'est une suite logique, étant donné que l'obligation d'annonce et

d'apposer une plaquette retenue aux articles 20 et 21 concernant les VTC vise à permettre de mieux contrôler le respect des dispositions de l'OTR 2. C'est aussi la raison pour laquelle la nouvelle loi ne retient plus d'exceptions au champ d'application. Celles figurant à l'article 1, alinéas 3 et 4 OT sont identiques à celles de l'article 4 OTR 2. Les taxis d'hôtel remplissent en effet presque toujours le critère de l'article 4, alinéa 1, lettre *d* OTR 2. À la différence de la loi zurichoise, la nouvelle loi ne prévoit pas non plus d'exception pour les covoiturages : étant donné l'absence de caractère professionnel, ces derniers n'entrent généralement pas dans le champ d'application de l'OTR 2. Les voitures tirées par des chevaux et, en fonction de leur équipement technique, les cyclopous (vélos-taxis) sont également retirés du champ d'application. Les communes qui souhaitent introduire une obligation d'autorisation ou d'autres dispositions pour ce type de véhicules sont libres de le faire sur la base de l'article 17, alinéa 1, lettre *b*. L'alinéa 2 retient le but primaire de la loi.

Article 2 Compétence

Cet article correspond essentiellement à l'article 2 OT, avec en plus une réserve concernant la compétence du service cantonal visé à l'article 20. Vu la suppression de l'obligation d'autorisation pour les services de VTC, les tâches d'exécution qui incombent aux communes à ce niveau deviennent caduques. La compétence des communes se limitera par conséquent à l'exécution des dispositions concernant les taxis, à l'exception des tâches incombant à la Police cantonale.

Article 3 Réserve du droit fédéral

Cet article, de nature purement déclaratoire, reprend le contenu de l'article 3 OT.

Section 2 Taxis

Sous-section 2.1 Définition et attributions

Article 4

Cet article définit les taxis exclusivement comme des véhicules automobiles utilisés pour le transport professionnel de personnes et équipés d'un lumineux. Étant donné que les détentrices et détenteurs et les chauffeuses et chauffeurs de taxi doivent remplir des conditions et payer des émoluments pour obtenir une autorisation (cf. art. 5 et 22), il est normal que, contrairement aux VTC, ils jouissent de certains privilèges (cf. al. 2). En d'autres termes, les taxis choisissent de se soumettre à des règles supplémentaires et à un contrôle de l'État, et reçoivent différents avantages en contrepartie. L'alinéa 2 les autorise à attendre la clientèle sur des stations (places de stationnement) désignées par les communes, à circuler sur des tronçons indiqués comme leur étant accessibles (exceptions pour les taxis aux interdictions de circuler), ou à emprunter des pistes ou des voies de bus comportant des panneaux ou marquages autorisant les taxis. De plus, seuls les taxis ont le droit de prendre en charge et de transporter des clientes et des clients qui les interpellent ou leur font un signe de la main. Cela ne les empêche pas, bien sûr, d'effectuer des courses sur commande (services de VTC), passée par quelque moyen que ce soit (courriel, téléphone, application mobile ou autre). Les taxis tels que définis dans cet article correspondent aux taxis dits classiques évoqués à plusieurs reprises dans le présent rapport.

Sous-section 2.2 Autorisation

Article 5 Autorisation obligatoire

Cet article correspond à l'actuel article 3, alinéa 1, lettre *b* LCI. L'obligation d'obtenir une autorisation sera maintenue pour les taxis classiques (cf. art. 4).

Article 6 Autorisation de détenir un taxi

Cet article correspond en grande partie à l'article 4 OT, avec des adaptations rédactionnelles. Il ne reprend pas la condition selon laquelle la personne requérante doit avoir une situation financière régulière (art. 4, al. 2, lit. *e* OT). En revanche, à des fins de lutte contre le travail au noir, il introduit une obligation d'être assuré ou affilié auprès d'une caisse de compensation ou de disposer d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation (al. 2, lit. *e*) ; la loi du canton de Genève contient une disposition analogue (voir plus haut, ch. 5.2). Cette exigence devra être adaptée en conséquence pour les cas particuliers des personnes qui restent actives dans les services de taxis après avoir atteint l'âge de la retraite. Le critère retenu à l'alinéa 2, lettre *b* (et qui figure déjà dans le droit en vigueur), selon lequel une personne physique ne peut obtenir ou renouveler son autorisation de conduire un taxi que si elle « est autorisée à exercer cette activité sur le plan du droit des étrangers » ne s'applique logiquement qu'aux personnes étrangères.

Article 7 Autorisation de conduire un taxi

Cet article correspond en grande partie à l'article 5 OT, avec des adaptations rédactionnelles et l'ajout d'une lettre *e* à l'alinéa 2 pour les raisons exposées ci-devant à propos de la nouvelle lettre *e* de l'article 6, alinéa 2. On se référera également au commentaire de l'article précédent concernant l'alinéa 2, lettre *b* et sa disposition identique à celle de l'article 6, alinéa 2, lettre *b*. La lettre *f* de l'alinéa 2 (qui correspond à l'art. 5, al. 2, lit. *e* OT) a été légèrement revue pour mieux faire ressortir la nécessité de disposer de l'autorisation nécessaire en vertu du droit fédéral pour le transport professionnel de personnes. L'examen d'aptitude théorique et pratique est aboli. Zurich en a fait de même dans sa loi, dont le présent projet s'inspire. En cette époque où tout le monde peut s'équiper d'un logiciel de navigation, il n'y a plus de sens à exiger des connaissances du territoire.

Article 8 Demande d'autorisation

Cet article correspond à l'article 6 OT avec des adaptations rédactionnelles. Son alinéa 1 établit une liste non exhaustive (comme l'indique l'adverbe « notamment ») de documents à joindre à la demande. La lettre *c* est adaptée au cadre légal actuel, puisque le registre fédéral des mesures administratives (ADMAS) a été renommé système d'information relatif à l'admission à la circulation (SIAC). La lettre *d*, nouvelle, exige la présentation d'un document attestant de la conformité à la condition visée à l'article 6, alinéa 2, lettre *e* ou à l'article 7, alinéa 2, lettre *e*. La liste ne mentionne pas de document attestant de la conformité à la condition visée à l'article 6, alinéa 2, lettre *d* ou à l'article 7, alinéa 2, lettre *d*, étant donné l'exception prévue par l'article 9, alinéa 3.

Article 9 Exigences personnelles

Cet article s'inspire de l'article 7 OT avec certaines modifications. La formulation « n'offre en général pas » de l'alinéa 1 actuel est remplacée par « n'offre notamment pas » afin de souligner le caractère non exhaustif de l'énumération qui suit. La lettre *a* est adaptée de manière à

indiquer clairement que les infractions aux prescriptions des cantons et des communes régissant le transport de personnes et les taxis, de même que les infractions aux dispositions de la Confédération sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles, peuvent impliquer que la condition visée à l'article 6, alinéa 2, lettre *c* ou à l'article 7, alinéa 2, lettre *c* n'est pas (ou plus) remplie. Une infraction grave peut résider par exemple dans l'omission systématique de remplir des fiches de contrôle des courses, dans l'utilisation intentionnellement et systématiquement incorrecte du taximètre, ou dans l'omission systématique d'enclencher ce dernier. Une telle infraction peut aussi être réalisée si le retrait d'une autorisation n'a pas pu être ordonné du fait que son titulaire avait négligé l'obligation d'annonce qui lui incombe en vertu de l'article 11, alinéa 1, lettre *d* ou de l'article 12, alinéa 2, lettre *e*. En effet, les personnes qui négligent cette obligation ne doivent pas se retrouver avantagées par rapport à celles qui la respectent : il serait choquant que les titulaires d'une autorisation qui n'annoncent pas un retrait de permis dont ils ont fait l'objet puissent parvenir à échapper à un retrait de l'autorisation par l'effet du temps. La lettre *b* est complétée et durcie compte tenu de la motion 045-2025 et des demandes exprimées par plusieurs participants à la procédure de consultation ; ainsi, les personnes qui ont été condamnées pour un crime (en particulier pour escroquerie), à une peine privative de liberté (ferme ou avec sursis ou sursis partiel), pour une infraction contre l'intégrité physique ou sexuelle (cela inclut notamment les lésions corporelles et le harcèlement sexuel) ou pour une infraction au préjudice d'une cliente ou d'un client seront réputées ne pas (ou plus) offrir la garantie d'exercice conforme au droit de l'activité soumise à autorisation au sens de l'article 6, alinéa 2, lettre *c* et de l'article 7, alinéa 2, lettre *c*. Étant donné que l'énumération de l'alinéa 1 n'est pas exhaustive, il sera aussi possible, dans certaines circonstances, de considérer que cette garantie n'est pas offerte par une personne qui a été condamnée à une lourde peine pécuniaire pour un délit n'entrant pas dans le cadre des chiffres 1 à 4 (p. ex. détournement de retenues sur salaire au sens de l'art. 159 ou mise en circulation de fausse monnaie au sens de l'art. 242 du Code pénal suisse du 21 décembre 1937 [CP ; RS 311.0]). Le fait qu'une condamnation pénale apparaisse ou non au casier judiciaire n'a pas d'importance : les condamnations qui n'y ont jamais été inscrites peuvent être prises en compte (voir p. ex. art. 9, al. 1, lit. *b*, ch. 3 et 4). Si la personne concernée fait l'objet d'une procédure pénale au moment où elle dépose la demande, l'autorité compétente peut en suspendre le traitement jusqu'à la fin de la procédure en question, pour autant que la condamnation à laquelle celle-ci risque d'aboutir soit de nature à empêcher l'octroi de l'autorisation. Si une procédure pénale est ouverte à l'encontre d'une personne déjà titulaire d'une autorisation, il est possible d'envisager, dans certaines circonstances, un retrait à titre préventif (à ce sujet, voir le commentaire relatif à l'art. 15, al. 3).

Article 10 Intransmissibilité et durée de validité de l'autorisation

Cet article correspond à l'article 8 OT.

Sous-section 2.3 Devoirs

Article 11 Détentrices et détenteurs de taxi

L'alinéa 1 correspond aux alinéas 3 et 4 de l'article 10 OT. L'obligation d'afficher les tarifs sur l'extérieur du véhicule (lit. *a*) devient absolue, puisqu'on peut s'attendre à ce qu'aucun taxi n'effectue que des courses sur commande – dans ce cas de figure, il s'agirait d'une VTC. L'obligation d'afficher le tarif découle déjà de l'article 2, alinéa 1, lettre *c* en lien avec l'article 10, alinéa 1, lettre *f* de l'ordonnance du 11 décembre 1978 sur l'indication des prix (OIP ; RS 942.211). La lettre *b* introduit une obligation d'équiper le taxi d'un taximètre bien lisible et conforme aux dispositions du droit fédéral. Les taximètres (ou les technologies équivalentes, cf. al. 2) sont en effet indispensables au juste calcul du prix de la course. L'obligation d'y avoir

recours fait du reste écho à l'obligation susmentionnée d'afficher les tarifs à l'extérieur du véhicule. Il est impensable, en pratique, qu'un taxi circule sans taximètre (mais cela n'empêche pas les chauffeurs de convenir d'un prix forfaitaire avec la clientèle). La disposition est reprise verbatim du § 4, alinéa 1, lettre *b* et alinéa 2 de la loi zurichoise. Par rapport au droit actuel (cf. art. 10, al. 3, lit. *c* OT), la lettre *d* est étoffée en ce sens qu'elle contraint les détentrices et les détenteurs de taxis à annoncer aussi l'ouverture de toute procédure pénale. En fonction de la nature et de la gravité des chefs d'accusation, un retrait préventif de l'autorisation peut être envisagé (cf. art. 15, al. 3). La lettre *e* vise à instaurer une certaine sécurité pour les clientes et clients en contraignant les détentrices et détenteurs de taxis à contracter une assurance contre les dommages que la course pourrait leur causer. Cette assurance permet par exemple de couvrir les clients étrangers, dont le pays d'origine ou de domicile ne connaît pas forcément d'assurance-accidents obligatoire, mais aussi les dommages causés par le chauffeur à des bagages qu'il n'aurait pas manipulés avec le soin requis.

Article 12 Chauffeuses et chauffeurs de taxi

Cet article reprend en grande partie les alinéas 1, 2 et 4 de l'article 10 OT, avec quelques adaptations d'importance mineure, notamment une reformulation de l'alinéa 1 dans le texte français. Le lettre *b* de l'alinéa 2 impose aux chauffeurs de présenter leur autorisation de conduire un taxi en cas de contrôle ; elle permet aussi l'identification des chauffeuses et chauffeurs par la clientèle sur la base de leur identité (nom et prénom) et d'une photographie apposées dans le véhicule ; cette identification peut être nécessaire par exemple si une personne souhaite déposer une réclamation devant l'autorité d'exécution. Concernant l'alinéa 2, lettre *e*, on se référera aux explications relatives à l'article 11, alinéa 1, lettre *d* ci-devant.

Article 13 Obligation d'assurer des transports et libre choix du taxi

La plupart des communes ont déjà retenu des dispositions de la sorte dans leur réglementation. Afin d'en garantir l'uniformité au niveau cantonal, il est judicieux de les inscrire dans la présente loi. Le § 9 de la loi zurichoise contient des dispositions similaires. L'obligation d'assurer des transports n'implique cependant pas obligatoirement une disponibilité 24 heures sur 24, sept jours sur sept.

Les taxis constituent un complément à l'offre des transports publics. De ce fait, ils ne doivent pouvoir refuser une course que dans des cas fixés dans la loi. Un motif raisonnable de refus est par exemple la forte alcoolémie d'une cliente ou d'un client, qui risquerait par son ébriété de salir le véhicule, ou l'inadéquation de ce dernier au transport souhaité par la cliente ou le client (nombre de places, capacités pour les bagages, etc.). Les chauffeuses et les chauffeurs peuvent aussi, bien évidemment, refuser les courses qui les mettraient en infraction (p. ex. inobservation du temps de repos).

La disposition retenue à l'alinéa 2 va de soi pour empêcher la facturation d'un prix exagéré. L'itinéraire le moins cher est généralement le plus court, mais pas toujours (p. ex. en cas de route barrée ou d'embouteillages).

Le libre choix du taxi fait écho à la liberté contractuelle qui est de mise en Suisse. Il commande par exemple de ne pas imposer aux clientes et clients de prendre le premier taxi qui attend dans la colonne devant la gare.

Sous-section 2.4 Mesures administratives et fin de l'autorisation

Article 14 Révocation de l'autorisation

Cet article correspond à l'article 5 LCI. Puisque cette dernière ne s'appliquera plus aux taxis, la présente loi doit comporter une disposition concernant la révocation de l'autorisation.

Article 15 Retrait de l'autorisation

L'alinéa 1 de cet article reprend l'article 6 LCI avec des adaptations. Pour la même raison qu'à l'article 14, la présente loi doit comporter une disposition concernant le retrait de l'autorisation. L'alinéa 2 introduit la possibilité de prononcer un avertissement et un retrait temporaire dans les cas où un retrait durable de l'autorisation serait disproportionné compte tenu des circonstances. Il accroît ainsi la marge de manœuvre de l'autorité compétente en lui permettant de prendre des décisions proportionnées à chaque cas d'espèce. L'alinéa 3 permet de prononcer un retrait à titre préventif dans l'attente de l'issue d'une procédure pénale s'il existe des doutes sérieux quant à l'aptitude de la personne concernée à exercer sa profession. Un tel retrait devant en tous les cas être conforme au principe de proportionnalité (cf. art. 5, al. 2 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999, Cst. ; RS 101), on peut s'attendre à ce qu'il ne soit prononcé que rarement, dans les cas où les faits reprochés à la personne concernée sont si graves (p. ex. lésions corporelles graves ou viol) que l'intérêt public devient prépondérant.

Article 16 Extinction de l'autorisation

Cet article correspond à l'article 7 LCI. Pour la même raison qu'à l'article 14, la présente loi doit comporter une disposition concernant l'extinction de l'autorisation.

Sous-section 2.5 Droit communal complémentaire

Article 17

Cet article reprend pour l'essentiel l'article 11 OT. Comme déjà indiqué dans le commentaire relatif à l'article 1, les communes doivent avoir la possibilité de réglementer les voitures tirées par des chevaux et les vélos-taxis⁵, puisque ces véhicules n'entrent plus dans le champ d'application de la présente loi.

Section 2.6 Taxis extérieurs au canton

Article 18

Cette disposition se fonde sur l'article 2, alinéa 3 en lien avec l'article 4, alinéa 1 de la loi fédérale du 6 octobre 1995 sur le marché intérieur (LMI ; RS 943.02) et fait suite à la recommandation formulée par la Commission de la concurrence (COMCO) le 27 février 2012 concernant l'accès au marché pour les services de taxis d'autres localités, à l'exemple des réglementations des cantons de Berne, Bâle-Ville et Bâle-Campagne ainsi que des villes de Zurich et de Winterthour.

⁵ Remarque terminologique : ce nouveau terme est retenu dans le texte français en remplacement du terme *cyclopousse* qui figure dans le droit actuel. Il est en effet plus moderne, et aussi conforme à la terminologie de l'OAC.

Section 3 Services de VTC

Article 19 Définition

Les services de VTC assurent des transports professionnels de personnes qui entrent dans le champ d'application de l'OTR 2 mais ne sont pas soumis aux dispositions de la section 2. En d'autres termes, les VTC ne sont pas des taxis et ne portent pas de lumineux. À l'inverse, tout véhicule muni d'un lumineux est considéré comme un taxi et soumis aux dispositions de la section 2. Contrairement à la réglementation en vigueur dans le canton de Zurich, la présente loi n'impose pas d'obligation d'annonce et d'apposition d'une plaquette dès qu'une course est payante (voir ch. 5.1). En effet, en fonction du montant à payer, il est possible que l'OTR 2 et la présente loi ne s'appliquent pas du tout à certaines courses. De plus, une obligation générale imposerait une annonce préalable et l'apposition d'une plaquette sur le véhicule même pour des courses à caractère unique et convenue au dernier moment, ce qui ne paraît pas réaliste. Le canton de Zurich a conçu sa loi de manière qu'elle recouvre les courses proposées par la société Uber. Or, si une chauffeuse ou un chauffeur Uber n'est pas visé par les dispositions de l'OTR 2, le Conseil-exécutif estime qu'il est inutile de le contraindre à pouvoir prouver, en cas de contrôle, qu'elle ou il n'est pas soumis à l'OTR 2 (en l'absence d'enregistrements, il est en général impossible de prouver que la personne concernée a enfreint les dispositions de l'OTR 2). On peut toutefois s'attendre à ce que pratiquement toutes les chauffeuses et tous les chauffeurs Uber atteignent le seuil à partir duquel ils sont soumis aux dispositions de l'OTR 2. C'est à partir de ce seuil, fixé à deux courses en l'espace de 15 jours, que l'on parle de service de VTC et que l'obligation d'annonce et d'apposition d'une plaquette s'applique (cf. art. 20 et 21). Les services de VTC ne peuvent assurer des courses que sur commande, passée par quelque moyen que ce soit (courriel, téléphone, application mobile ou autre). Ils ont l'interdiction d'utiliser la dénomination « taxi » (sur le véhicule ou n'importe où ailleurs – al. 2). Ces dispositions visent à éviter que la clientèle soit induite en erreur. Les chauffeuses et chauffeurs de VTC ne peuvent pas non plus attendre la clientèle sur une station ni prendre en charge et transporter des personnes qui les interpellent ou leur font un signe de la main (al. 3).

Article 20 Annonce obligatoire

C'est la Police cantonale (service spécialisé OTR) qui sera désignée comme service cantonal compétent dans l'ordonnance. En sa qualité de service responsable d'exécuter l'OTR 2, elle doit en effet disposer des annonces et des informations nécessaires à l'accomplissement des tâches découlant de l'article 31, alinéa 4 OTR 2 et de l'article 4, alinéa 2, lettre a de l'ordonnance sur les chauffeurs. L'idée de réglementer les services de VTC basés à l'extérieur du canton a été sciemment abandonnée, étant donné qu'une telle réglementation entrerait en contradiction avec l'article 31, alinéa 4 OTR 2. La compatibilité avec la LMI devrait en outre être assurée.

Article 21 Plaquette

Cet article s'inspire du § 14 de la loi zurichoise. La plaquette a pour but de faciliter le travail de la Police cantonale en l'aidant à identifier et contrôler les véhicules soumis aux dispositions de l'OTR 2. Pour empêcher les abus, elle sera établie au nom de sa détentriche ou de son détenteur pour un véhicule donné et sa durée de validité sera limitée. Grâce à la limitation de la durée de validité, le nombre de plaquettes délivrées devrait correspondre environ au nombre de VTC en activité. La plaquette devra être retirée à l'échéance de sa durée de validité et en cas d'utilisation durable du véhicule à d'autres fins que les services de VTC (p. ex. en cas d'arrêt définitif de l'activité par la chauffeuse ou le chauffeur).

Section 4 Exécution, juridiction et dispositions pénales

Article 22 Émoluments

Cet article constitue la base permettant la perception d'émoluments. Les montants perçus pour les différentes prestations doivent être arrêtés dans des actes distincts. Ceux concernant des prestations des autorités cantonales seront inscrits dans l'ordonnance du 22 février 1995 fixant les émoluments de l'administration cantonale (ordonnance sur les émoluments ; OE_{mo} ; RSB 154.21). Le montant des émoluments ne devrait en principe pas dépasser ce que l'OCRN perçoit pour délivrer des permis (de conduire) ou enregistrer des changements (voir ch. 3.1 de l'annexe 5B OE_{mo}). Le canton de Zurich facture 40 francs pour la délivrance d'une plaquette, 30 francs pour les inscriptions au registre, et 20 francs pour le remplacement d'une plaquette perdue, volée, détruite ou modifiée pendant sa durée de validité. Quant aux communes, elles arrêteront elles-mêmes les émoluments à percevoir pour les prestations de leurs autorités.

Article 23 Entraide administrative et communication de données

La lutte contre les abus et le travail au noir constitue un élément central pour instituer une concurrence équitable entre les participants à la vie économique. Afin de faciliter cette lutte, l'alinéa 2 habilite les autorités chargées de l'exécution de la LTVTC à activement communiquer des données à d'autres autorités. Il s'agit en particulier de celles qui sont compétentes pour le marché du travail ou en matière fiscale, ainsi que des services des assurances sociales ; en vertu de l'alinéa 3, ces autorités et services pourront aussi recevoir la possibilité de consulter eux-mêmes les données en question (à l'exception des données sensibles, p. ex. les indications concernant des condamnations pénales) par procédure d'appel.

Au surplus, les modalités de traitement des données pour l'exécution de la présente loi découlent de la loi du 19 février 1986 sur la protection des données (LCPD ; RSB 152.04), et en particulier de ses articles 5 s. et 10⁶.

Article 24 Dispositions d'exécution

Cet article précise, comme il est de mise pour une loi, que le Conseil-exécutif édictera les dispositions d'exécution nécessaires pour l'exécuter.

Article 25 Juridiction

En vertu de l'alinéa 1, les recours contre des décisions rendues sur la base de l'article 14 ou de l'article 15, alinéas 1 et 3 n'auront pas d'effet suspensif de par la loi. Cette règle générale selon laquelle les titulaires d'une autorisation qui ont commis une faute doivent cesser leur activité dans les services de taxis dès lors qu'une décision est rendue à leur rencontre se justifie par la nécessité de garantir la sécurité publique et de protéger la clientèle ; cela constitue un intérêt public prépondérant par rapport aux intérêts privés des titulaires d'une autorisation. Au surplus, la procédure et les voies de droit sont régies par la loi du 23 mai 1989 sur la procédure et la juridiction administratives (LPJA ; RSB 155.21) (cf. al. 2).

Article 26 Dispositions pénales

Quiconque exerce une activité (détention et conduite de taxis, art. 5) sans être au bénéfice de l'autorisation requise (art. 6 ou 7, selon les cas) se rend coupable d'infraction. Les sanctions peuvent concerner non seulement les personnes qui conduisent un taxi sans autorisation, mais

⁶ Dans la LCPD entièrement révisée, il devrait s'agir des articles 5 et 14 (prévision sur la base du résultat de la première lecture du 11 juin 2025).

aussi celles qui ont des comportements réservés aux taxis (cf. art. 19, al. 3). L'utilisation abusive de la dénomination « taxi » (cf. art. 19, al. 2, lit. b) est également punissable (cf. art. 26, al. 2). On peut penser, par exemple, à quelqu'un qui fournirait uniquement des services de VTC, mais qui aurait un site Internet avec le slogan « Votre taxi dans la région X ». Pour ce qui est du montant de l'amende, il n'est pas repris de l'article 29, alinéa 1, lettre a LCI (qui retient un montant de CHF 50 à 20 000). Le cadre général posé par l'article 106, alinéa 1 CP concernant les amendes (jusqu'à 10 000 francs) paraît en effet suffisant.

L'alinéa 2 mentionne à dessein les amendes d'ordre, car les amendes de ce type peuvent être infligées dans le cadre d'une procédure d'amende d'ordre. L'ordonnance cantonale du 18 septembre 2002 sur les amendes d'ordre (OCAO ; RSB 324.111) sera adaptée en conséquence.

Section 5 Dispositions transitoires et dispositions finales

Article 27 Demandes pendantes et autorisations en cours de validité

L'alinéa 1 prévoit que les demandes pendantes au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi seront examinées sous l'angle du nouveau droit. Cette applicabilité immédiate se justifie non seulement par la suppression de l'examen d'aptitude, mais aussi par l'introduction de la nouvelle condition visée à l'article 6, alinéa 2, lettre e et à l'article 7, alinéa 2, lettre e. Les demandes pendantes devront donc être complétées par les documents correspondants. En revanche, l'alinéa 2, lettre a prévoit que les autorisations déjà valables au moment de l'entrée en vigueur de la loi restent valables jusqu'à leur révocation, retrait ou extinction. Au surplus, elles sont régies par le nouveau droit et ses nouvelles règles plus strictes au sujet des antécédents pénaux, dont l'intérêt public majeur commande qu'elles s'appliquent sans attendre. Les motifs de retrait et les devoirs retenus aux sous-sections 2.2 et 2.3 s'appliqueront dès l'entrée en vigueur de la loi. En conséquence, les procédures pénales en cours et les décisions entrées en force à la fin d'une procédure pénale devront être annoncées à l'autorité compétente pour délivrer les autorisations dans les 14 jours à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi.

Article 28 Modification d'un acte législatif

La LCI doit être adaptée pour les raisons exposées plus haut. Les dispositions du droit du commerce applicables aux taxis et aux VTC sont transférées dans la LTVTC.

Article 29 Entrée en vigueur

Conformément à la pratique, le Conseil-exécutif fixe la date d'entrée en vigueur de cette nouvelle loi.

8. Place du projet dans le programme gouvernemental de législature (programme législatif) et dans d'autres planifications importantes

Le projet de loi va dans le sens du programme gouvernemental de législature et d'autres planifications importantes. En libéralisant le système de taxis, le canton contribue à la vision « Le canton de Berne accroît son potentiel de ressources et sa capacité économique ».

9. Répercussions financières

Les répercussions financières de la nouvelle loi resteront minimales pour le canton. Ce dernier devra se charger, au moyen d'une solution technique simple à mettre en œuvre, de l'enregistrement et du traitement numériques des annonces de services de VTC. Il devra aussi leur fournir la plaquette. Les coûts de cette dernière ne peuvent pas encore être estimés avec fiabilité, mais ils devront de toute façon être couverts par les émoluments perçus (cf. art. 22).

10. Répercussions sur le personnel et l'organisation

La nouvelle loi n'aura pas que de très faibles répercussions sur le personnel et l'organisation. À l'heure actuelle, la Police cantonale établit déjà un registre des entreprises ayant leur siège social ou une succursale dans le canton et qui utilisent des véhicules mentionnés à l'article 3 OTR 2. Elle tient aussi une liste des livrets de travail délivrés à chacune de ces entreprises. On estime que l'enregistrement des annonces de services de VTC en vertu de l'article 20 et la remise ou l'envoi de la plaquette visée à l'article 21 donneront lieu à un surcroît de travail correspondant à 0,1 à 0,2 EPT. Une certaine charge de travail devrait se faire sentir avant tout au moment de l'entrée en vigueur de la nouvelle législation, avant de retomber à un niveau modeste avec le temps.

11. Répercussions sur les communes

Après avoir eu des échanges avec certaines entreprises de taxis, les principales communes concernées (à savoir surtout les villes) sont parvenues à la conclusion qu'une fois la nouvelle loi entrée en vigueur, le nombre de demandes d'autorisation de détenir et conduire un taxi devrait diminuer. La raison en est que les auteurs des demandes devraient se borner, à l'avenir, à proposer des courses uniquement sur commande (services de VTC) ou avec un nombre limité de taxis (notamment pour des raisons économiques). Si cette prédiction se réalise et que le nombre des taxis et des chauffeurs et chauffuses de taxi recule, la charge administrative des communes diminuera. La suppression de l'examen d'aptitude soulagera déjà sensiblement les communes dans leur travail. Quant aux petites et moyennes communes, la plupart d'entre elles n'ont pas d'entreprises de taxis implantées localement. La nouvelle loi profitera à la population de ces communes, qui pourra bénéficier de prestations de mobilité supplémentaires à proximité.

12. Répercussions sur l'économie

L'analyse effectuée sur la base de la check-list pour l'analyse d'impact de la réglementation a montré que le projet n'a dans l'ensemble pas de répercussions notables sur la charge administrative et financière des entreprises ou sur l'économie. Au contraire, le projet de loi permettra de libéraliser fortement les services de VTC, qui devraient par conséquent se multiplier. Quelques autorités d'exécution communales ont exprimé des craintes que la nouvelle loi entraîne tôt ou tard la disparition des taxis classiques, à tout le moins en dehors des grandes villes. Il est difficile de dire si ces craintes sont fondées mais, si l'on regarde ce qui s'est passé dans d'autres cantons, il est assez peu probable que les taxis classiques disparaissent complètement dans un avenir proche. Ce ne devrait en tout cas pas arriver dans les villes de Berne, Bienne et Thoune.

13. Résultat de la procédure de consultation

Le présent projet de loi a été mis en consultation pendant trois mois, jusqu'au 21 mars 2025. Huit partis politiques, 13 associations et organisations, quatre services cantonaux, neuf communes et un particulier ont pris position.

La plupart des partis politiques (Le Centre, PEV, PLR, PVL, UDC, UDF) soutiennent le projet. Le PS s'y oppose expressément. Les Verts ne sont favorables qu'à la première partie de la loi, celle qui concerne les taxis. Le Centre fait allusion aux possibilités d'évaluation offertes par les plateformes numériques, qui de son point de vue permettent de limiter les prescriptions légales au minimum ; dans cette optique, il propose, concernant les VTC, de reconsidérer l'obligation d'annonce et d'identification par une plaquette et, concernant les taxis, d'envisager de supprimer l'obligation d'autorisation ou de la remplacer par une obligation d'annonce. Le projet est aussi soutenu par différentes associations et organisations (Union cantonale bernoise des arts et métiers [PME bernoises], Bolt Support CH Sàrl, Union du commerce et de l'industrie du canton de Berne [UCI], communauté d'intérêts de l'espace rural, Swiss Alliance for Collaborative Mobility [CHACOMO], Uber Switzerland GmbH) et, sur le principe, par la Ville de Bienne. Il est explicitement rejeté par le groupe Berner Taxiverein, le Syndicat du personnel des transports (SEV), l'Union syndicale du canton de Berne et le syndicat Unia. L'Association suisse des transports routiers (ASTAG), qui a pris position à la fois par sa section bernoise et par son Groupe professionnel Taxis, exprime des avis nuancés sur différents points, sans toutefois s'opposer expressément au projet. L'Association bernoise des polices locales (ABPL) et plusieurs communes (Interlaken, Lyss, Berne, Münsingen, Thoune, Spiez, Berthoud et Langenthal) indiquent qu'elles sont conscientes que la nouvelle réglementation fait suite à une motion à caractère contraignant, mais expriment néanmoins des doutes d'ordre général ; elles estiment que le droit actuel permet déjà à des prestataires tels qu'Uber de s'insérer sur le marché.

Les participants à la procédure de consultation ne remettent pas en question le champ d'application ni les compétences exécutives. Quelques-uns d'entre eux demandent que les exploitants de plateformes numériques (entreprises de diffusion de courses) soient mentionnés et réglementés explicitement dans la loi (Conseil du Jura bernois, CJB) et que cette dernière intègre des dispositions cantonales au sujet des offres à la demande (PS). L'Union syndicale du canton de Berne et le syndicat Unia demandent l'ajout d'un troisième alinéa à l'article 2 pour habiliter les communes à édicter des réglementations dans le domaine des VTC en complément des compétences conférées au service cantonal visé à l'article 20. Ces requêtes n'ont pas été prises en compte car les modifications demandées ne paraissent pas indispensables ou ne sont pas compatibles avec la motion à l'origine du projet de loi.

L'entreprise Bolt Support CH Sàrl souhaite que les privilèges accordés aux taxis en vertu de l'article 4, alinéa 2, lettres c et d le soient également aux VTC. La question de l'ouverture des chaussées et voies réservées aux bus à tous les services, VTC comprises, est également soulevée par d'autres participants, qui évoquent aussi la possibilité d'une telle ouverture pendant les pics de circulation ou pour les véhicules électriques (CHACOMO). Ces requêtes n'ont pas été prises en compte car elles sont contraires au caractère exceptionnel desdits privilèges, sans compter l'ingérence dans l'autonomie des communes qu'elles impliqueraient.

Si quelques participants à la procédure de consultation souhaitent supprimer l'obligation d'autorisation pour la détention et la conduite de taxis visée à l'article 5, ou la remplacer par une obligation d'annonce, l'écrasante majorité des participants y sont favorables. Dès lors, cette obligation est maintenue. La plupart des communes qui ont pris position, de même que l'ABPL, craignent que l'introduction de la catégorie des VTC, qui ne nécessitent pas d'autorisation, ne

fasse disparaître les services de taxis conventionnels, avec à la clé une baisse de la qualité et de la sécurité. Elles estiment aussi que la nouvelle loi est la porte ouverte à tous les abus en matière de travail au noir et d'exploitation des travailleurs (qui ne seraient indépendants qu'en théorie). Le Conseil-exécutif estime qu'il s'agit là de conséquences possibles, mais que l'on ne saurait empêcher sans enfreindre l'esprit de la motion : en effet, imposer certaines conditions (p. ex. casier judiciaire vierge ou affiliation au sens des art. 6, al. 2, lit. e et 7, al. 2, lit. e) aux prestataires de services de VTC pour l'exercice de leurs activités reviendrait à instituer – et c'est précisément ce que la motion ne veut pas – une obligation d'autorisation. La plupart des communes et l'ABPL estiment en outre que le projet de loi enfreint le principe d'égalité de traitement en encourageant la concurrence déloyale. Le Conseil-exécutif ne partage pas cet avis, étant donné que les services de taxis et de VTC sont des prestations distinctes. Différents participants demandent de renoncer à exiger des connaissances linguistiques de la part des prestataires de services de taxis ; ils estiment en effet que ces connaissances sont superflues à l'heure des plateformes de diffusion de courses et des applications de traduction automatique. À ce sujet, on retiendra que pour le moment, la clientèle fait moins confiance à de telles applications qu'aux appareils de navigation ; en d'autres termes, les connaissances linguistiques sont jugées plus importantes que les connaissances du territoire (voir p. 8 du rapport final d'évaluation de l'ordonnance exploratoire concernant les taxis en ville de Berne rédigé par Renée Fabre, Hadrien Bersier et Andreas Sonderegger). Par conséquent, l'exigence des connaissances linguistiques est maintenue.

La plupart des participants sont favorables à la suppression de l'examen d'aptitude. Certains souhaiteraient le conserver, notamment le groupe Berner Taxiverein, l'Union syndicale du canton de Berne, le syndicat Unia et la commune de Langenthal. Le PS demande qu'en complément de l'extrait du casier judiciaire exigé en vertu de l'article 8, un extrait spécial du casier judiciaire destiné à des particuliers doive être présenté. On voit mal en quoi l'extrait spécial apporterait une plus-value par rapport à l'extrait standard, étant donné que ce dernier comporte aussi les interdictions d'exercer une activité, et que les interdictions de conduire prononcées par le tribunal sur la base de l'article 67e CP sont communiquées à l'autorité compétente en matière de circulation routière (art. 60 de la loi fédérale du 17 juin 2016 sur le casier judiciaire informatisé VOSTRA [loi sur le casier judiciaire, LCJ ; RS 330]). Le Conseil-exécutif a donc décidé de ne pas adapter le projet à ce niveau.

Des participants de différents bords demandent un durcissement de l'article 9, alinéa 1, lettre *b* (concernant les antécédents pénaux) : ils souhaitent que l'autorisation puisse être retirée aussi à des personnes ayant été condamnées à des sanctions en dessous des seuils fixés dans le projet mis en consultation (peine privative de liberté d'au moins six mois ou peine pécuniaire d'au moins 180 jours-amende) pour certaines infractions, par exemple les actes de violence, les infractions contre l'intégrité sexuelle ou les actes d'escroquerie. L'article 9 a été modifié en conséquence, et répond par la même occasion aux exigences formulées aux chiffres 1 et 4 de la motion 045-2025.

Plusieurs participants (Bolt, CHACOMO, Uber, UDF) demandent que la durée de validité de l'autorisation passe de trois à (au moins) cinq ans. Cette demande n'est pas prise en compte, car il serait déraisonnable d'attendre aussi longtemps avant de contrôler si les conditions d'octroi de l'autorisation sont encore remplies.

Des participants aimeraient voir les dispositions concernant les devoirs des chauffeuses et chauffeurs de taxi simplifiées par l'abrogation de certaines lettres de l'article 12, alinéa 2 (lit. *a* et *c* à *e* pour l'ASTAG, lit. *c* et *d* pour PME bernoises et lit. *c* pour l'Union du commerce et de l'industrie du canton de Berne). Ils estiment que les dispositions en question sont obsolètes ou inutiles, ou qu'il est impossible d'en contrôler le respect. Le PS demande en outre que la lettre *d*

soit complétée par un délai dans lequel les objets oubliés dans le véhicule doivent être remis au bureau public des objets trouvés. Le Conseil-exécutif ne prend pas ces demandes en compte, car les dispositions en question ont été reprises du droit actuel et, d'après les communes qui les appliquent, elles fonctionnent à satisfaction.

Concernant l'article 13, alinéa 2, certains participants (ABPL, communes de Berne, Berthoud, Münsingen, Thoun et Spiez) ont fait la remarque que l'itinéraire le plus avantageux pouvait varier en fonction de l'heure, des conditions de circulation et d'autres facteurs. Ils estiment qu'en cas de réclamation à ce sujet, les autorités auraient du mal à déterminer si une sanction se justifie, étant donné qu'il est difficile de reconstituer la situation autrement que par les déclarations des chauffeuses et chauffeurs ou de la clientèle. Ils proposent dès lors d'éventuellement modifier cet alinéa (la solution préférée semblant être d'indiquer l'itinéraire le plus court). La commune de Langenthal est favorable à la nouvelle réglementation, qui selon elle permet aux chauffeuses et chauffeurs de s'adapter aux conditions de circulation et d'éviter d'éventuels bouchons ; elle aussi souligne cependant la difficulté de poursuivre les contrevenants en cas de réclamation. Malgré ces réserves concernant les difficultés de mise en application, le Conseil-exécutif maintient la réglementation initialement proposée, qui selon lui va clairement dans l'intérêt de la clientèle.

L'ABPL et les communes de Berne, Berthoud, Münsingen, Thoun et Spiez veulent fixer une durée de retrait de l'autorisation (art. 15). Elles souhaitent en outre remplacer l'avertissement par la possibilité de prononcer un retrait assorti de conditions plus clémentes pour les cas de faible gravité (p. ex. durée d'un an au lieu de trois), voire par une sorte de retrait avec sursis assorti d'un délai d'épreuve, à l'instar de ce que la Ville de Berne avait inscrit dans son ancienne réglementation (voir plus haut, ch. 2.1). Elles estiment que la formulation de l'article 15 concernant l'avertissement est vague et que ni la loi ni le rapport n'indiquent clairement les cas dans lesquels un retrait serait disproportionné. Le PS demande lui aussi une précision de l'article 15, alinéa 1, lettre a. En conséquence de ces remarques, l'article 15 a été partiellement revu.

L'ASTAG estime que l'article 17, alinéa 1, lettre a va à l'encontre de l'idée d'une réglementation cantonale simplifiée et en demande la suppression. Le Conseil-exécutif n'accède pas à cette demande.

Des participants de différents bords (ABPL et communes de Berne, Berthoud, Münsingen, Thoun et Spiez) veulent que les chauffeuses et chauffeurs de VTC soient soumis à la condition visée à l'article 6, alinéa 2, lettre e et à l'article 7, alinéa 2, lettre e. Ils demandent aussi une réglementation concernant les services de VTC extérieurs au canton. D'autres (CHACOMO, Uber) affirment que les expériences réalisées dans d'autres cantons ont montré que les tâches de contrôle de la police n'étaient ni facilitées ni améliorées par l'introduction d'une obligation d'annonce et d'une plaquette. Bolt propose l'ajout d'un alinéa aux termes duquel le service cantonal compétent tient un registre numérique de toutes les chauffeuses et de tous les chauffeurs de VTC annoncés dans le canton ; ce service donnerait l'accès à son registre aux autorités cantonales et aux entreprises de diffusion de courses par l'intermédiaire d'une interface numérique permettant d'harmoniser le statut des chauffeuses et chauffeurs annoncés. Le Conseil-exécutif ne peut pas confirmer que d'autres cantons ont effectivement réalisé de telles expériences et ne donne pas suite aux demandes formulées.

Plusieurs participants (ASTAG, commune de Langenthal) estiment qu'il faudrait limiter la durée de validité de la plaquette, ce qui permettrait d'assurer que le nombre de plaquettes délivrées corresponde à peu près au nombre de VTC en activité. D'autres voudraient renoncer à imposer

une obligation d'obtenir une plaquette. La disposition concernée a été adaptée de manière que la liste tenue par le service exécutant l'OTR 2 reste à jour.

Enfin, l'ABPL et les communes de Berne, Berthoud, Münsingen, Thoune et Spiez demandent que les infractions aux articles 13, alinéa 2 et 18 puissent également être sanctionnées, dont acte.

14. Proposition

Le Conseil-exécutif propose au Grand Conseil d'adopter le projet de loi.