
Message du conseil municipal au conseil général

Concernant la révision du règlement sur le service des taxis de Sion

Madame la Présidente,

Mesdames et Messieurs les membres du conseil général,

Nous avons l'honneur de soumettre à votre examen et à votre approbation le règlement communal sur le service des taxis de Sion révisé par le conseil municipal lors de sa séance du 8 octobre 2020.

1. Préambule et contexte

Dans le cadre de la réorganisation de la police municipale de 2011/2012, un pôle administratif avait été créé avec l'engagement d'un adjoint au commissaire de police responsable du secteur administratif. Lors de sa création, ce secteur comportait la conduite des guichets, la police du commerce ainsi que les aspects juridiques liés à la police municipale. Le dossier des taxis faisait naturellement partie des prérogatives de cette entité.

Suite à cette réorganisation, l'entier des autorisations de police ont été revues, dont les concessions de taxis. La constatation qui fut alors faite concernait le nombre de concessions de type A (avec possibilité de stationner sur le domaine public de la gare CFF) pouvant utiliser les places dédiées devant la gare CFF. Ce nombre s'élevait à 29 en 2013, contre 18 aujourd'hui. La diminution de 38% a été rendue possible par un contrôle annuel strict de toutes les concessions, ceci afin de vérifier leur bien-fondé, en vertu de la réglementation en force. Dans ce cadre, il a été contrôlé en particulier que l'autorisation, personnelle et intransmissible (art. 14 al. 1 aRST), était bien utilisée par leur titulaire et pas prêtée à un tiers. De même il a été contrôlé que la direction de l'entreprise soit assurée par le titulaire lui-même (art. 14 al. 2 aRST). À noter que 9 des 11 concessionnaires ayant perdu leur concession ont formé recours et que la Ville a obtenu gain de cause dans chaque procédure. Le nombre de concessions de type B (sans possibilité de stationner sur le domaine public) est passé de 3 à 7 dans le même laps de temps.

Le Prof. Andreas Auer¹ résume très bien la situation générale, valable partout en Suisse : « Dans le service des taxis, des intérêts divergents s'affrontent. Alors que les clients sont intéressés à être conduits rapidement et de façon sûre à leur destination, les chauffeurs et les entreprises de taxi souhaitent gagner leur vie le mieux possible. Les premiers s'attendent à ce que les seconds pratiquent des prix transparents et corrects, ne fassent pas de détours inutiles, garantissent leur sécurité, leur offrent un véhicule propre et confortable et se comportent avec politesse et obligeance ; les seconds demandent aux premiers de payer leur dû, de ne pas salir le véhicule et de ne pas les agresser. Quant à l'Etat, il se doit de garantir le respect de l'ordre public, soit de la sécurité, de la moralité, de la santé et de la tranquillité publique ainsi que de la bonne foi dans les affaires, tout en respectant la liberté économique dont la profession peut se prévaloir. » C'est dans ce cadre que la Municipalité a décidé de revoir son règlement, afin de finaliser le travail démarré en 2013, avec les objectifs et lignes directrices suivants en point de mire :

- Obligation de passer un examen pour chaque nouveau concessionnaire et chaque nouveau chauffeur afin de garantir un service de qualité.
- Compétence de limiter le nombre de concessions de type A par le conseil municipal, en fonction des places disponibles et des besoins.
- Les tarifs des concessions sont adaptés afin de garantir une bonne présence à la gare et afin d'adapter la taxe à la taille de l'entreprise. Le prix pourrait être diminué, par exemple pour un véhicule dont le moteur serait respectueux de l'environnement.
- La durée de validité des concessions devrait passer de 1 à 3 ans au moins, et ne se renouvellerait pas automatiquement, mais après examen approfondi du dossier.
- Les taxis seront considérés comme des ambassadeurs du tourisme et de l'économie locale.
- Les concessionnaires de type A le sont à titre d'activité principale.
- Le seul interlocuteur de la Ville sera l'association des taxis séduinois.

2. Bases légales

La réglementation sur les taxis repose principalement sur les principes constitutionnels de la Confédération suisse (Cst. Féd., RS 101) et sur la législation cantonale sur les routes (LR, RS 725.1).

¹ Andreas Auer, Taxis genevois : un état des lieux comparatif, constitutionnel et prospectif, in: Jusletter 15. September 2014.

Au niveau de la Constitution fédérale de la Confédération suisse il s'agit en particulier du maintien de l'ordre public, la garantie de la liberté économique (art. 27 Cst.), la garantie du principe de la liberté économique (art. 94 al. 1 Cst.), la création d'un espace économique suisse unique (art. 95 al. 2 Cst.), le principe de l'égalité de traitement entre concurrents (art. 27 Cst.) et le principe de la proportionnalité (art. 5 al. 2 Cst.).

Au niveau cantonal, c'est l'art. 154 LR qui fixe les bases légales pour les taxis :

Art. 154 Taxis

¹ Toute personne qui se propose d'exploiter professionnellement et publiquement un service de transport de personnes (service de taxis) doit préalablement en obtenir l'autorisation de l'autorité de la commune où s'exercera son activité. Cette autorité s'assure que le requérant remplit les conditions de moralité et de capacité requises et que le ou les véhicules affectés au service répondent aux exigences de celui-ci.

² Seules les personnes au bénéfice de cette autorisation ont le droit de qualifier leur voiture de "taxi" et de l'équiper d'un compteur horokilométrique (taximètre).

³ Le stationnement de taxis à des emplacements réservés sur des voies publiques et sur les places publiques est, en outre, subordonné à une autorisation délivrée par l'autorité compétente en vertu de l'article 139. Le nombre de ces autorisations est fonction de la place disponible, des exigences de la circulation et des besoins du public.

⁴ En cas de refus ou de révocation de l'autorisation ou de la concession, l'article 233 est applicable.

⁵ Dans le cadre de ces prescriptions, les communes ont la faculté d'édicter leurs propres règlements.

⁶ La législation fédérale est réservée.

3. Véhicules de tourisme avec chauffeur (VTC)

L'arrivée d'Uber à Sion cet été a suscité des questions, quand bien même Uber ne travaille aujourd'hui qu'avec des taxis officiels autorisés. Par cette arrivée, le thème des véhicules de tourisme avec chauffeur (VTC) a nécessité une évaluation par la Ville. De cette dernière, il appert que le statut des VTC n'est pas l'objet de la présente révision, puisque la loi sur les routes (LR) ne donne une compétence aux communes que pour les autorisations de taxis, ceci en raison de l'utilisation accrue (concessions A) et particulière (concession B) du domaine public (art. 154 LR).

Un taxi est, selon le règlement, « toute voiture automobile comptant neuf places assises au maximum, conducteur compris, utilisée pour le transport professionnel de personnes sans itinéraires ni horaires fixes et moyennant rémunération. » Un concessionnaire de taxis a donc des **droits** particuliers, dans le sens où il peut qualifier son véhicule de taxi et l'équiper d'un taximètre (art. 154 al. 2 LR), il peut stationner sur le domaine public (art. 6 RST) et utiliser les voies de circulations autorisées aux taxis, il est visible et reconnaissable grâce à sa bonbonne de couleur (art. 5 RST) et peut prendre en charge un client le hélant dans la rue (art. 9 RST) et est pour ces raisons associé à un type de service public. En échange de ces droits, un concessionnaire ou un taxi a des **devoirs et des obligations**, comme notamment celui de ne pouvoir stationner que sur un nombre limité de places de stationnement et d'être possiblement limité en nombre par le conseil municipal (art. 5a RST). Un taxi doit toujours utiliser la voie la plus directe pour atteindre sa destination (art. 8 RST), ne peut pas rechercher activement des clients ou attendre sur la voie publique (art. 9 RST), garantir un service de permanence 24h/24 (art. 10 RST), réussir un examen (art. 11a RST), avoir un comportement irréprochable (art. 15 RST), accepter toutes les courses et tous les moyens de paiement (art. 17 RST) et être limité dans la liberté de fixer les tarifs (art. 26 et 27 RST).

Selon l'exemple des autres cantons, un VTC est un véhicule du même type qu'un taxi, ne bénéficiant pas de l'usage accru du domaine public ni du droit à l'enseigne « Taxi » (Canton de Genève) ou un transport effectué exclusivement en réponse à une commande passée avant le contact direct et si le client peut obtenir à l'avance des informations suffisantes sur l'entreprise, le conducteur, le véhicule utilisé et les conditions du voyage (Canton de Lucerne). Aussi, vu les dispositions légales topiques valaisannes (art. 154 LR) et les définitions usuelles des VTC, il appert qu'une commune valaisanne n'a aucune compétence en la matière, s'agissant d'une activité sans lien direct avec le domaine public communal. La présente révision le mentionne à l'art. 2 al. 2 que « les autres types de transport professionnel ne sont pas l'objet du présent règlement. »

4. Commentaires des articles

Dans le règlement, les corrections mineures ou de type cosmétique sont marquées en vert et ne seront pas commentées, au contraire des adaptations plus importantes qui le sont en rouge, ceci dans un but de facilité de lecture et d'efficacité.

Art. 2 Champ d'application : le nouvel alinéa 2 vise à clarifier le champ d'application du règlement qui ne concerne que les taxis en tant que tels, conformément à l'art. 154 LR.

Art. 5 Types d'autorisation : afin de différencier les véhicules des concessions de type A et B, des couleurs distinctes ont été attribuées. Cette différence permet un meilleur contrôle sur les places du domaine public (gare CFF).

Art. 5a Nombre d'autorisations, limitations (nouveau): la disposition permet au conseil municipal de limiter le nombre de concessions de type A si nécessaire et de régler l'attribution des nouvelles concessions, cas échéant. Cette possibilité de limiter le nombre de concessions A est une obligation légale cantonale (art. 154 al. 3 LR).

Art. 5b Compétences (nouveau): cet article désigne le conseil municipal comme autorité chargée d'appliquer le règlement, par la voie de l'arrêté. De même, il lui permet de déléguer des compétences à la police régionale des villes du centre, mais la limite à des aspects techniques et/ou de contrôles.

Art. 11 Autorisation d'exploiter un service de taxis – conditions générales : ces adaptations permettent de faire correspondre le règlement à la réalité puisque l'extrait des mesures administratives du système fédéral d'information relatif à l'admission à la circulation (SIAC, ex-ADMAS) est exigé depuis plusieurs années. Le fait que les casiers doivent être vierges explicite une exigence déjà présente auparavant et se justifie par la proximité des taxis avec le service public. Alors que précédemment le conseil municipal pouvait prévoir un examen, c'est désormais une exigence réglementaire qui permettra une amélioration qualitative du service. L'exigence de remettre des documents chaque année à la Ville sert à garder la maîtrise de l'information, dès lors que les concessions seront délivrées pour une durée plus importante que dans le passé.

Art. 11a Autorisation d'exploiter un service de taxis – conditions générales pour une concession de type A : nouvel article ayant pour objectif une professionnalisation du service, dans le sens où un exploitant doit l'être à titre de profession principale. Afin de ne pas empêcher une personne morale (de type entreprise de transport) d'exploiter un service de taxi, un alinéa b le traite spécifiquement, pour garantir l'égalité de traitement. L'expérience s'évaluera par une analyse de la proximité de l'entreprise avec le type de service de taxi. Enfin, le 3^{ème} alinéa vise à éviter qu'un concessionnaire obtienne des concessions sur plusieurs communes différentes, un tel état de fait ne permettant pas d'effectuer des contrôles efficaces, en plus de n'être pas nécessaire, en vertu de la liberté commerciale (un taxi officiel est reconnu partout en Suisse).

Art. 12 Durée de validité : le passage d'une durée de 1 à 3 ans permet de mieux attribuer les concessions (étude du dossier approfondie, auditions, etc) sans augmenter la charge administrative. L'alinéa 2 précise que le renouvellement n'est pas automatique. De même, le 3^{ème} alinéa rappelle que la durée de 3 ans n'empêche pas un retrait de la concession en cas de problème.

Art. 14 Obtention d'une autorisation de conduire un taxi : Cet article reprend les exigences mentionnées à l'art. 11 et l'adapte aux chauffeurs, en ajoutant l'exigence d'avoir un contrat de travail avec un concessionnaire ou d'être indépendant, et de ne pas être salarié d'une entreprise tierce à un taux dépassant 50%. Cette exigence est importante afin de garantir une sécurité maximum pour les clients, en sus des règles en lien avec la législation topique (OTR). Une carte de chauffeur sera remise et devra être posée visiblement derrière le pare-brise afin de permettre les contrôles par la police mais aussi par le client. À noter que chaque exploitant obtient une carte de chauffeur.

Art. 14a Examen (nouveau): le contenu de l'examen oral est défini de manière à garantir un service de qualité et un bon accueil des clients. Un chauffeur de taxi doit pouvoir répondre aux questions des touristes et être capable de se retrouver sur le territoire communal sans se référer continuellement à un système de navigation ou à un smartphone.

Art. 15 Comportement : cet article détaille ce qui est attendu en matière de tenue et de comportement et formalise le fait que la violence sous toutes ses formes ne sera en aucun cas tolérée. Cela permet à l'autorité d'agir rapidement en cas de comportement violent. Cette capacité d'action permet de garantir la qualité du service.

Art. 17 Obligation d'accepter les courses et tous les moyens de paiement : à l'heure actuelle un client doit pouvoir payer avec tous les moyens de paiement en vigueur (comptant, par carte de crédit et électronique), raison pour laquelle l'acceptation de tous les moyens de paiement est un prérequis et ne saurait justifier le refus de prendre en charge un client.

Art. 31 Sanctions : le montant de l'amende a été adapté pour correspondre à ceux du règlement de police afin de jouer un effet dissuasif, sachant que bénéficiaire d'une concession taxi ou de la possibilité de conduire un taxi comporte non seulement des droits et mais aussi des devoirs. Afin de responsabiliser les concessionnaires, un alinéa a été ajouté pour les rappeler à leurs devoirs d'employeurs. De même, les comportements susceptibles d'entraîner le retrait d'une autorisation a été complété par « *l'inadéquation à la tâche de service public* ». Ceci vise les successions de comportements inadéquats qui entraînent la méfiance des usagers (art. 15 ss), ce qui pénalise l'entier de la profession et qui n'est pas digne d'un tel service.

Art. 32 Taxes, émoluments et frais : le règlement fixe désormais le calcul de la redevance par véhicule et plus par concession, ce qui se justifie par la volonté de faire correspondre le montant à la taille de l'entreprise et pour des raisons écologiques. Dans le même but de respect de l'environnement, le conseil peut décider de diminuer de maximum 30% la redevance par véhicule en cas de d'utilisation d'une motorisation respectueuse de l'environnement. La tâche de régler cette question est attribuée à l'exécutif municipal, en raison de l'évolution rapide dans ce domaine.

Art. 33 Association des Taxis officiels de la ville de Sion (nouveau): l'article officialise l'existence de l'association, ce qui n'était qu'implicite dans l'ancien règlement. Cet article a également pour objectif de permettre à l'association de signaler les cas problématiques, charge ensuite à l'autorité de prendre les mesures utiles.

Art. 35 Dispositions transitoires et finales : afin de lancer l'application de ce règlement révisé et de permettre à l'autorité de délivrer les premières autorisations allant dans le sens du règlement, il s'agira de procéder à une audition de tous les candidats à l'obtention d'une autorisation (concessionnaires et chauffeurs).

5. Aspects financiers

Le passage d'une redevance par concession fixée à Fr. 500.- (A) et Fr. 250.- (B) à une redevance fixée à par exemple Fr. 500.- par véhicule A et Fr. 100.- par véhicule B impliquerait un encaissement qui passerait de Fr. 10'750.- à Fr. 17'300.- en cas de *statu quo* au niveau des concessions (nombre de concessions et de véhicules). En cas d'utilisation de véhicules écologiques par toutes les concessions, le montant serait de Fr. 12'040.- (économie annuelle de 30% pour les concessionnaires). Si le conseil municipal fixait le tarif maximal prévu par le règlement, l'encaissement total passerait à Fr. 36'500.- (Fr. 25'550.- en cas d'utilisation de 100% de véhicules écologiques). En cas d'adoption de la révision, il est peu probable que le nombre de concessions de type A ne diminue au profit de concessions de type B ou de VTC. Le but de la révision est surtout d'améliorer le service, raison pour laquelle il s'agira de maintenir des tarifs proches de ceux en vigueur aujourd'hui dans une première phase, et de les adapter ensuite en fonction de la situation.


6. Durabilité

Le projet de révision dont il est question vise un objectif de durabilité par la mesure incitative permettant au conseil municipal de diminuer la taxe annuelle de 30% en cas d'utilisation d'un véhicule respectueux de l'environnement et par la taxation par véhicule. Certes, il ne s'agirait pas d'une économie substantielle, mais celle-ci sera inmanquablement un critère dans le choix d'investissement de chaque concessionnaire lors d'un changement de véhicule.

Ce message a été approuvé par le conseil municipal en séance du 8 octobre 2020.

En vous remerciant de réserver un accueil favorable à cette proposition, nous vous présentons, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les membres du conseil général, nos salutations les meilleures.

Philippe Varone



Président

Philippe Ducrey



Secrétaire municipal

Annexes :

- Règlement taxi révision 2020
- Situation des taxis et VTC en Valais-point de vue juridique

Document de travail à l'usage du Conseil général