

Projet présenté par les députés :

MM. Yves Nidegger, Stéphane Florey, Philippe Guénat, Eric Ischi, Olivier Wasmer, Antoine Bertschy, Eric Bertinat et Eric Leyvraz

Date de dépôt : 30 juin 2009

Projet de loi modifiant la loi sur les Taxis et limousines (transport professionnel de personnes au moyen de voitures automobiles) (LTaxis) (H 1 30)

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
décrète ce qui suit :

Article 1

La loi sur les taxis et limousines (transport professionnel de personnes au moyen de voitures automobiles) (LTaxis), du 21 janvier 2005, est modifiée comme suit :

Titre de la loi (nouveau teneur)

Loi sur les taxis et le transport professionnel privé de personnes au moyen de voitures de petite remise et de limousines (LTaxis)

Art. 1 But (nouveau teneur)

¹ La loi a pour objet d'assurer un exercice des professions de transport de personnes au moyen de voitures automobiles conforme aux besoins des usagers, ainsi qu'aux exigences de la sécurité publique, de la moralité publique, du respect de l'environnement, de la loyauté dans les transactions commerciales ainsi que des règles relatives à l'utilisation du domaine public, notamment.

² Il est tenu compte des fonctions complémentaires des taxis, qui assurent un service public au sens de la présente loi, des voitures de petite remise, ci-

après VPR, et des limousines, par rapport aux transports individuels et collectifs, et de leur rôle en matière de tourisme.

³ Le Conseil d'Etat veille à ce que par leur organisation et leur exploitation, les services de taxis, de VPR et de limousines répondent aux objectifs du plan directeur des transports et aux besoins de la population résidente ou de passage.

⁴ Par un contrat de prestation, le département compétent délègue à l'institution faîtière de la profession les tâches administratives liées à l'application de la présente loi.

Art. 2, al. 2 (nouvelle teneur)

² Le service des transports est exercé pas des voitures désignées comme taxis et à défaut comme VPR ou limousines, dont l'activité est soumise à l'autorisation préalable du département.

Art. 3, al. 2 et 3 (nouvelle teneur) et al. 4 (nouveau, les alinéas 4 et 5 actuels devant al. 5 et 6)

² Sont considérées comme des « taxis » au sens de la présente loi, les voitures de tourisme exécutant une tâche de service public, munies d'équipements spéciaux, notamment d'un compteur horokilométrique et se mettant indifféremment à la disposition du public pour effectuer à la demande de celui-ci le transport particulier privé de personnes et de leurs bagages, contre rémunération calculée dans les limites d'un tarif officiel.

³ Les taxis disposent d'un droit d'usage commun accru du domaine public. Leur nombre est limité. Le département compétent règle la matière par voie réglementaire en assurant aux taxis l'accès le plus large possible aux voies réservées aux transports en commun et aux zones ou rues dans lesquelles la circulation est restreinte. Pour des questions de gestion du trafic ou pour des raisons techniques, l'accès à certaines voies peut être subordonné à l'affiliation à la centrale des taxis.

⁴ Sont considérées comme des « voitures de petite remise » (VPR), les voitures de tourisme répondant à la définition de l'alinéa 2 mais sans tâches de service public. Leur nombre n'est pas limité.

Art. 4, al. 2 (nouvelle teneur)

² L'emploi d'un véhicule équipé pour le transport professionnel afin d'effectuer des courses privées n'est pas soumis à la loi.

Art. 5 Chauffeurs et exploitants d'entreprise (nouvelle teneur)

¹ Seul le titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi ou de chauffeur de VPR ou de limousine peut conduire un véhicule pour transporter professionnellement des personnes.

² Seul le titulaire d'une carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise peut exploiter une entreprise de taxis, de VPR ou de limousines.

Art. 6, al. 1 (nouvelle teneur)

¹ La carte professionnelle de chauffeur de taxi confère au chauffeur le droit d'exercer son activité comme chauffeur de taxi, de VPR ou de limousine à titre indépendant, ou comme employé ou titulaire d'un bail à ferme d'un tel chauffeur, ainsi qu'en qualité d'employé, ou titulaire d'un bail à ferme, d'une entreprise de taxis, de VPR ou de limousines.

Art. 8, al. 2, lettre a (abrogée) et al. 3 à 5 (abrogés)**Art. 9, al. 1, lettre a à d (nouvelle teneur)**

- a) autorisation d'exploiter une VPR en qualité d'indépendant;
- b) autorisation d'exploiter un taxi en qualité d'indépendant;
- c) autorisation d'exploiter une entreprise de taxis ou de VPR;
- d) autorisation d'exploiter la centrale d'ordres de courses de taxis;

Art. 9, al. 2, lettre a à c (nouvelle teneur)

- a) l'autorisation d'exploiter un taxi ou une VPR en qualité d'indépendant et l'autorisation d'exploiter une limousine;
- b) l'autorisation d'exploiter une entreprise de taxis ou de VPR et l'autorisation d'exploiter une entreprise de limousines;
- c) l'autorisation d'exploiter la centrale d'ordres de courses de taxis et l'autorisation d'exploiter un taxi ou une entreprise de taxis.

Art. 10 Autorisation d'exploiter une VPR (nouvelle teneur de l'intitulé) et al. 1, lettre e (nouvelle teneur)

- e) dispose d'une place de stationnement privée pour garer la VPR, en dehors des périodes de circulation.

Art. 11, al. 1 (nouvelle teneur)

¹ L'autorisation d'exploiter un taxi est strictement personnelle; elle est délivrée par le département à une personne physique lorsqu'elle :

- a) est au bénéfice d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi;

- b) obtient un permis de service public;
- c) dispose d'une adresse professionnelle fixe dans le canton de Genève à laquelle elle peut être atteinte, notamment par téléphone ou par le biais de la centrale à laquelle elle est affiliée;
- d) justifie de sa solvabilité et de son affiliation à une caisse de compensation;
- e) est propriétaire ou preneur de leasing d'un véhicule répondant aux exigences du droit fédéral et de la présente loi, immatriculé à son nom dans le canton de Genève.

Art. 12 Autorisation d'exploiter une entreprise de taxis ou de VPR (nouvelle teneur)

¹ L'autorisation d'exploiter une entreprise de taxis ou de VPR, comprenant deux ou plusieurs véhicules et un ou plusieurs employés ou chauffeurs indépendants, est strictement personnelle et intransmissible; elle est délivrée par le département à une personne physique ou à une personne morale lorsque :

- a) inchangé
- b) Pour les entreprises de taxi, la requérante doit obtenir un permis de service public pour chacun des véhicules de son entreprise;
- c) à e) inchangé
- f) supprimé
- g) à i) inchangé (deviennent f à h)

² L'autorisation confère la faculté d'exploiter une entreprise de taxis ou de VPR comprenant au moins deux véhicules immatriculés en employant un ou plusieurs chauffeurs salariés ou en mettant à disposition de chauffeurs indépendants un ou plusieurs véhicules dans le respect des conditions fixées aux articles 40 ou 41.

³ L'autorisation précise s'il s'agit d'une entreprise de taxis ou de VPR.

Art. 13, al. 1, 1^{re} phrase (nouvelle teneur) et lettre a (nouvelle, les lettres a à k actuelles devenant les lettres b à l), al. 2 à 4 (nouvelle teneur) et al. 5 (nouveau)

¹ L'autorisation d'exploiter la centrale d'ordres de courses de taxis (ci-après : « la centrale ») est délivrée par le département à une centrale unique, lorsque :

- a) celle-ci prend la forme d'une société anonyme ;

² L'autorisation confère la faculté d'exploiter la centrale d'ordres de courses de taxis.

³ La centrale ne peut avoir pour affiliés des exploitants de taxis et des exploitants de VPR

⁴ Le Conseil d'Etat peut imposer à la centrale d'autres obligations liées à la gestion du trafic dans les voies réservées aux transports en commun.

⁵ Le Conseil d'Etat exerce un contrôle sur la centrale unique afin de veiller à ce qu'elle offre à la population un service diversifié et à moindre coût. Il peut désigner un représentant au Conseil d'administration.

Art. 16, al. 1, 3 et 4 (nouvelle teneur)

¹ Les personnes morales désignées aux articles 12, et 15 peuvent être constituées sous la forme d'une société anonyme, d'une société coopérative ou d'une société à responsabilité limitée exclusivement.

³ Le titulaire de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise de taxis, de VPR ou de limousines doit être actionnaire ou détenteur d'une part sociale et être l'organe dirigeant effectivement l'entreprise.

⁴ Le titulaire de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise de taxis, de VPR ou de limousines ne peut être organe de plusieurs personnes morales exploitant une entreprise de taxis, de VPR ou de limousines ou servir de prête-nom.

Art. 17 Transfert des permis de service public (nouvelle teneur)

¹ Tout transfert de permis de service public ou de tout ou partie des actions ou parts sociales d'une personne morale titulaire de permis de service public de taxis doit être enregistré auprès de l'autorité administrative et fiscale.

² Le transfert n'est pas soumis à autorisation, sa valeur est définie par le marché.

³ Si la valeur de transfert des permis de service public atteint des montants qui ne peuvent raisonnablement être amortis sur une période de vingt ans, le Département régule le marché en délivrant des nouveaux permis à un tarif préférentiel.

Art. 18, al. 9 (nouvelle teneur)

⁹ Après consultation des milieux professionnels et s'il est admis que l'offre de taxis, de VPR ou de limousines autorisés à Genève s'avère insuffisante à répondre au besoin lors d'événements impliquant un fort accroissement de la demande, le département peut délivrer des autorisations temporaires à des exploitants de services de taxis, de VPR ou de limousines d'autres cantons ou étrangers si les conducteurs et véhicules répondent aux exigences des lois et ordonnances fédérales et cantonales. Les autorisations peuvent être

subordonnées à des exigences spécifiques, notamment en ce qui concerne le respect des conditions locales de travail et des obligations fixées au chapitre 3 de la loi.

Art. 19, al. 4 et 5 (nouvelle teneur)

⁴ Le permis de service public est délivré au titulaire de l'autorisation d'exploiter et lui est lié, notamment en cas de suspension ou de retrait. Il est strictement personnel sous réserve des dérogations de la loi.

⁵ Le Conseil d'Etat détermine dans quelle mesure les titulaires des autorisations d'exploiter une VPR ou une limousine ou une entreprise de VPR ou de limousines peuvent disposer de l'accès à des zones ou des rues dans lesquelles la circulation est restreinte ou d'emplacements pour déposer leurs clients et prendre en charge des clients préalablement commandés, en des lieux d'accès fréquents.

Art. 21, al. 2, 4, 5 et 6 (nouvelle teneur)

² Le département délivre de nouveaux permis aux requérants qui sollicitent et répondent aux conditions pour obtenir une autorisation d'exploiter au sens de l'article 11 ou aux titulaires d'une autorisation d'exploiter au sens de l'article 12, si le nombre maximal de permis prévu à l'article 20 est supérieur au nombre de permis déjà émis, ou si le nombre d'inscriptions sur la liste d'attente prévue à l'article 22, alinéa 5, permet l'annulation et la délivrance simultanée de permis jusqu'à atteindre le nombre maximal. Les requérants fournissent, en même temps qu'ils présentent leur demande, la preuve de la disponibilité de la somme d'argent nécessaire au paiement du montant prévu à l'alinéa 4.

⁴ Le permis est délivré contre paiement d'un prix. Celui-ci est déterminé par l'offre et la demande du marché. Le montant du permis ainsi délivré est affecté à un fonds constitué aux fins d'améliorer les conditions sociales de la profession de chauffeur de taxi et de réguler le nombre de permis. Le fonds est géré par l'institution représentative de la profession, dans le cadre du contrat de prestations prévu à l'article 1, alinéa 4.

⁵ Le requérant qui ne paie pas le montant dans le délai imparti par le département est biffé de la liste d'attente. Il peut se réinscrire.

⁶ Les transactions restent soumises à l'enregistrement par l'autorité administrative et fiscale, tandis que le département conserve un rôle régulateur en émettant, après consultation des milieux professionnels, de nouveaux permis si la situation du marché l'exige.

Art. 22, al. 1, 2 et 4 (nouvelle teneur)

¹ Le titulaire d'une autorisation d'exploiter délivrée en vertu de l'article 11 qui cesse son activité peut soit remettre le permis de service public au département qui procède à son annulation, soit le revendre à toute personne remplissant les critères de son octroi.

² Le titulaire d'une autorisation d'exploiter délivrée en vertu de l'article 12 a la possibilité de remettre un ou plusieurs permis de service public au département qui procède à leur annulation. En cas de renonciation à l'exploitation de l'entreprise, tous les permis de service public peuvent être remis au département pour annulation.

⁴ Le Conseil d'Etat détermine les modalités de fixation du montant compensatoire en tenant compte des disponibilités du fonds, du besoin de retraite de ceux qui restituent leur permis et de la nécessité d'affecter une partie du montant prévu à l'article 21, alinéa 4 à la régulation du nombre de permis de service public.

Art. 23, al. 1 (nouvelle teneur) et al. 2 à 4 (abrogés)

¹ Le titulaire d'une autorisation d'exploiter délivrée en vertu de l'article 11 est tenu de faire un usage personnel du permis de service public.

Art. 31, al. 3 (abrogé)**Art. 33 Complémentarité des transports (nouvelle teneur)**

¹ Pour favoriser une meilleure complémentarité entre les transports privés et publics et pour permettre un meilleur service aux usagers, le département en charge de l'organisation des transports assure aux taxis l'accès le plus large possible aux voies réservées aux transports en commun et aux zones ou aux rues dans lesquelles la circulation est restreinte.

² Les voies réservées aux transports en commun ne sont accessibles aux taxis que dans la mesure où les impératifs liés à la gestion des signaux lumineux préférentiels ainsi qu'à la circulation conjointe des véhicules des transports publics et des taxis le permettent. L'accès à certaines voies peut être subordonné, pour la gestion du trafic et pour des raisons techniques, à l'affiliation à la centrale.

³ Sont affichés à la vue des passagers, les tarifs pratiqués par le taxi, le prix de la course, la mention de l'obligation faite au chauffeur de remettre sur demande une quittance, le numéro d'immatriculation du taxi, la désignation de l'entreprise si elle est détentrice du véhicule ainsi que le numéro d'appel téléphonique général ou, le cas échéant, de la centrale d'ordres de course ou

de l'entreprise. Le département détermine quelles autres informations, notamment relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité ou aux sièges pour enfants, doivent être obligatoirement affichées à la vue des passagers.

⁴ Les chauffeurs émettent une quittance à chaque fois qu'ils encaissent le prix d'une course, qui comporte, outre le prix, le numéro d'immatriculation du véhicule, l'adresse et le numéro d'appel téléphonique de la centrale ou de l'entreprise à laquelle le véhicule appartient ou un numéro de téléphone personnel si le chauffeur est indépendant et sans centrale. Une copie de la quittance est conservée par le chauffeur.

⁵ Les courses sont effectuées en suivant l'itinéraire le meilleur marché, sauf demande expresse du client.

Art. 35, al. 4 (nouvelle teneur)

⁴ L'alinéa 3 est également applicable aux exploitants d'un service de taxi ou de VPR qui effectuent un transport à prix forfaitaire au sens de l'article 42, alinéa 2.

Art. 37, al. 1 et 2 (nouvelle teneur)

¹ Les exploitants indépendants peuvent employer des chauffeurs ou mettre leur permis à la disposition d'indépendants pour autant qu'ils justifient exercer de manière effective et personnelle la conduite de leur véhicule.

² L'exploitant qui souhaite engager un chauffeur doit solliciter une autorisation auprès du département en indiquant son propre taux d'activité et celui de son ou de ses collaborateurs.

Art. 38, al. 1 à 6 (nouvelle teneur), al. 8, lettre b (abrogée)

¹ Les véhicules utilisés pour le service de transport professionnel privé (VPR et limousines) ainsi que le transport professionnel de service public (taxis) répondent à toutes les garanties de sécurité, de commodité et de propreté ainsi qu'aux exigences d'équipement imposées par le droit fédéral.

² Les taxis sont équipés en permanence d'un compteur horokilométrique et d'une enseigne lumineuse les désignant comme « taxi », fixée sur le toit du véhicule et comportant des témoins lumineux agréés par le département, permettant, dans la mesure des possibilités techniques, de :

- a) indiquer si le taxi est libre ou occupé, et si le temps maximum de travail journalier est atteint;
- b) indiquer le tarif dont le taxi fait usage.

³ Les taxis sont identifiables des autres véhicules servant au transport professionnel privé de personnes par des signes distinctifs agréés par le département. Les véhicules servant au transport professionnel privé de personnes ne peuvent pas porter d'enseigne lumineuse, ni tout autre signe distinctif réservés aux taxis.

⁴ Les VPR sont équipées en permanence d'un compteur horokilométrique et respectent les conditions de l'alinéa 3, 2^{ème} phrase, de manière à éviter toute confusion du public avec les taxis. Les équipements sont agréés par le département. Les VPR ne peuvent pas charger la clientèle au vol, ni attendre sur les stations. Elles sont obligées de retourner à leur base et ne fonctionnent que sur commande.

⁵ Les limousines et les VPR agréées sont caractérisées par un numéro d'immatriculation qui leur est spécialement attribué et par l'apposition d'un autre signe distinctif; elles ne comportent aucune désignation pouvant créer une confusion avec les taxis.

⁶ Les exploitants de taxis et les exploitants indépendants d'une limousine ou d'une VPR peuvent, si un de leur véhicule est hors service, faire usage, pour une durée maximale de 20 jours, d'un véhicule de remplacement, de la même catégorie, d'un autre exploitant dûment autorisé. Ils en informent le département qui leur délivre une attestation sujette au contrôle de la police en tout temps. Des véhicules de remplacement peuvent également être immatriculés temporairement en respect du droit fédéral.

Art. 40, al. 1 (nouvelle teneur)

¹ Le titulaire d'une autorisation selon les articles 10, 11 et 12 est autorisé à employer des travailleurs salariés pour la conduite des véhicules dont il est détenteur.

Art. 41 Indépendants au service d'un exploitant (nouvelle teneur de l'intitulé), al. 1 et 2 (nouvelle teneur) et al. 3 et 6 (abrogés)

¹ Le titulaire d'une autorisation d'exploiter selon les articles 11 et 12 est autorisé à mettre à disposition de chauffeurs de taxis indépendants un ou des permis de service public.

² Le titulaire d'une autorisation d'exploiter selon l'article 10 est autorisé à mettre des véhicules à disposition de chauffeurs de VPR indépendants.

Art. 42, al. 2 (nouvelle teneur)

² Certaines courses de taxis déterminées par le Conseil d'Etat et qui impliquent un trajet hors des frontières cantonales, peuvent être rémunérées par un montant fixé librement entre l'exploitant et le client par entente préalable. Le prix de la course ne peut être supérieur à l'enregistrement du compteur, lequel reste en fonction.

Art. 43 (abrogé)**Art. 44, al. 1 (nouvelle teneur) et al. 2 (nouveau, les al. 2 à 4 actuels devenant les al. 3 à 5)**

¹ Lorsque les autorités constatent que des véhicules sont utilisés comme taxis, alors que ceux-ci ne sont pas autorisés à servir au transport professionnel de service public selon l'article 3, alinéa 3 de la loi, elles saisissent le permis de circulation et empêchent la poursuite de la course.

² Lorsque les autorités constatent que des véhicules sont utilisés comme VPR ou limousines alors que ceux-ci ne sont pas autorisés à servir au transport professionnel de personnes, elles saisissent le permis de circulation et empêchent la poursuite de la course.

Art. 46, al. 1 et 2 (nouvelle teneur), al. 3 (nouveau, l'al. 3 actuel devenant l'al. 4)

¹ En cas de manquement aux devoirs imposés par la loi ou ses dispositions d'exécution par un chauffeur employé ou indépendant, le département peut, en tenant compte de la gravité de l'infraction ou de sa réitération, prononcer les sanctions suivantes à l'encontre du titulaire de la carte professionnelle de chauffeur de taxi, de VPR ou de limousine :

² La suspension ou le retrait de la carte professionnelle d'un chauffeur exploitant un taxi a pour effet de suspendre ou annuler l'autorisation d'exploiter délivrée en vertu de l'article 11 ainsi que le retrait du permis de service public.

³ La suspension ou le retrait de la carte professionnelle d'un chauffeur exploitant une VPR ou une limousine a pour effet de suspendre ou d'annuler l'autorisation d'exploiter délivrée en vertu des articles 10 ou 14.

Art. 49 Dispositions d'applications (nouvelle teneur)

Le Conseil d'Etat édicte les dispositions nécessaires pour l'application de loi. Il établit le contrat de prestation à l'intention de l'institution faîtière prévue à l'article 50 ou délègue cette tâche au département concerné.

Art. 50 Institution faîtière des transporteurs professionnels de personnes au moyen de voitures automobiles (nouvelle teneur)

¹ La gestion des tâches administratives nécessaire à l'application de la loi est confiée à l'institution faîtière au travers d'un contrat de prestations. Il en va de même du suivi de la loi.

² Dès l'entrée en force du contrat de prestation, l'institution faîtière est seule représentante officielle des transporteurs professionnels au moyen de véhicules automobiles

Art. 51 (abrogé)

Art. 55, al. 2 (nouvelle teneur), al. 3 (abrogé)

² A l'échéance du délai, l'exploitant doit avoir rejoint la centrale unique prévue à l'article 13.

Art. 56 Taxis de service privé selon l'ancien droit (nouvelle teneur)

Les chauffeurs de taxi de service privé au sens de l'ancien droit disposent d'un délai d'une année pour obtenir un permis de service public ou pour se mettre au service d'un exploitant ou d'une entreprise de taxis au sens de l'article 12. A défaut, ils devront convertir leur activité en chauffeurs de VPR ou en chauffeurs de limousine.

Art. 58, al. 1 à 5 (nouvelle teneur), al. 6 à 9 (abrogés)

¹ Le nombre de permis de service public est fixé par le département en tenant compte du nombre des postulants et dans la perspective de permettre aux TPR et aux employés inscrits sur la liste d'attente d'acquérir un permis.

² Le département ne délivre de nouveaux permis qu'une fois évaluée la situation du marché selon des critères qui tiennent compte des besoins des utilisateurs, de l'offre permanente de taxis et de la valeur de transfert des permis.

³ Deux ans après l'entrée en vigueur de la loi, le département fixe après consultation de l'institution faîtière, le nombre idéal de taxis et le montant de l'indemnité pour annulation du permis.

⁴ Le montant de l'indemnité est réévalué tous les deux ans afin de contrôler la valeur marchande des permis et d'écarter le risque de spéculation fondée uniquement sur la limitation du nombre de permis.

⁵ L'institution commune tient des listes publiques des acquéreurs et cédants potentiels, ainsi que des prix de transaction.

Art. 59 Equipements (nouvelle teneur)

Les exploitants de VPR disposent d'un délai d'un an après l'entrée en vigueur de la présente loi pour équiper leur véhicule en conformité avec l'article 38, alinéas 1, 3 et 4.

Art. 60 (abrogé)

Art. 61 (abrogé)

Article 2 Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur au lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Genève a mal à ses taxis. Il ne se passe guère de semaine sans que les divers intervenants de la profession, ou leurs clients, ne viennent rappeler leur insatisfaction par des esclandres, des articles de presse, voire des manifestations de rue. Prix élevés, prestations de qualité inégale, refus arbitraires de prise en charge, sont les plaintes les plus souvent entendues de la part des usagers. Non-respect des règles, insuffisances ou arbitraires des contrôles, sont les doléances principales des professionnels. Les taxis constituent un élément essentiel et irremplaçable de l'offre de transports public. Les chauffeurs de taxi sont en outre la carte de visite de la Genève touristique et internationale, souvent le premier contact humain du nouvel arrivant. Pour toutes ces raisons, il n'est pas soutenable de laisser la situation se dégrader plus longtemps.

Le problème n'est pas nouveau. La loi adoptée par le Grand Conseil en 2005, à l'initiative du Conseil d'Etat, aurait pu régler efficacement la matière à condition d'avoir, dès son entrée en vigueur, été accompagnée de contrôles suffisants qui ne l'ont malheureusement pas été. Comme l'instructive lecture du mémorial de la séance du Grand Conseil du 21 janvier 2005 vous le rappellera, la loi a en effet été votée sans qu'aucune ressource ne soit allouée au département compétent pour les contrôles auxquels la loi lui incombait pourtant de procéder et qu'elle désigne elle-même comme l'élément indispensable de sa propre mise en œuvre, sinon le but même de son adoption. L'ouverture des frontières a fait le reste. La situation échappe à tout contrôle, dégénéralant en guerre ouverte des taxis, dont les usagers sont les premières victimes. Nous ne ressortirons du non-droit actuel que par de nouvelles règles d'organisation de la profession.

Le présent projet de loi part d'un triple constat :

- 1) Élément indispensable de l'offre de transports publics, au bénéfice de privilèges d'usage accru du domaine public, les taxis relèvent du service public.
- 2) Contrairement aux autres activités économiques, où un nombre important d'intervenants stimule une saine concurrence qui garantit au client le meilleur rapport qualité-prix, un nombre incontrôlé de taxis engendre, partout dans le monde, l'irrespect des règles, l'agressivité, des prix élevés et une faible qualité de service.

- 3) Si la liberté de commerce et d'industrie qui prévaut en Suisse, de même que la libre circulation des services avec l'UE, interdiraient à l'Etat de Genève d'imposer un *numerus clausus* à l'ensemble du domaine du transport professionnel de personnes, rien ne s'oppose en revanche à ce que l'Etat instaure les taxis genevois en service public, moyennant un contrat de prestations conclu avec un nombre limité d'intervenants capables de garantir le respect de règles comportementales strictes en échange d'un accès accru et contrôlé au domaine public. Ce fut d'ailleurs un des objectifs non atteint de la loi de 2005 à la suite d'une série d'échecs précédents.

L'acceptation de l'initiative « pour des taxis égaux » en 1992 a supprimé le *numerus clausus* des permis de stationnement à Genève. Cette libéralisation a entraîné une augmentation rapide et importante du nombre d'exploitants de taxis et une baisse de la qualité. La loi sur les taxis de 1999 (LST) reçut en conséquence pour mission, d'une part de réguler, au moyen d'incitations au départ, le nombre des exploitants avec permis de stationnement et, d'autre part, d'apporter un progrès social à une profession encore mal lotie à cet égard. Une commission de suivi de l'application de la loi a été instituée et placée sous les auspices du DJPS.

Cette commission dut rapidement constater l'émergence d'un mécontentement croissant des milieux professionnels, ainsi qu'une dégradation de la qualité des services de taxis. De l'avis de l'ensemble des milieux consultés, la dégradation du service était liée à l'accroissement du nombre de taxis sans droit de stationnement (par suite notamment de l'entrée en vigueur de l'Accord sur la libre circulation des personnes), et au fait que les chauffeurs et exploitants non affiliés à une centrale d'ordres de courses rejoignaient, en qualité d'indépendants, les taxis sans droit de stationnement.

On déplorait également des contrôles étatiques mal ciblés : des infractions jugées sans importance étant sévèrement châtiées alors que l'usage sans droit des stations de stationnement ne faisait, selon certains, l'objet d'aucune répression significative. Les exploitants de taxis avec permis de stationnement trouvaient injuste de se voir imposer des obligations de diminution du nombre de taxis, ainsi que le paiement d'une taxe annuelle de 1300 F, affectée à ce but alors que, dans le même temps, le nombre de taxis sans droit de stationnement augmentait de façon vertigineuse en empiétant sur leurs droits sans obligations correspondantes. Finalement, tous les représentants des milieux professionnels des taxis avec permis de stationnement, ainsi que celui des limousines, étaient d'avis que l'existence de taxis sans droit de stationnement était l'un des principaux maux qui affectait la profession.

Fort de ces constats, le Grand Conseil a adopté la loi sur les taxis et limousines du 21 janvier 2005 (LTaxis), avec pour objectifs, d'une part, de limiter l'augmentation croissante des taxis sans droit de stationnement en instaurant une politique de régulation à la baisse, d'autre part, de fédérer la profession sous une bannière commune et, de troisième part, de réglementer l'ensemble de l'activité du transport professionnel de personnes notamment en modifiant le système de gestion des permis de service public dans le but d'optimiser la rotation des droits de stationnement.

Dès l'entrée en vigueur de la loi, le Département de l'économie et de la santé, en charge de sa mise en application, a été confronté à de nombreuses difficultés pratiques, liées au manque de moyens, et juridiques, liées à la grande complexité de la loi actuelle dont on doit aujourd'hui admettre qu'elle n'est tout simplement pas respectée par ses destinataires.

Quant aux doléances exprimées par les usagers et les professionnels avant 2005, non seulement elles n'ont pas disparu depuis l'entrée en vigueur de la loi, mais elles se sont encore fortement exacerbées.

Il est des domaines d'intérêt public, dans lesquels même les purs principes de l'économie de marché savent de bonne grâce s'incliner : celui des transports publics est de ceux-là, les taxis en font partie.

Le présent projet de loi innove sur six points principaux :

Une seule catégorie : les taxis de service public

La loi actuelle régit l'ensemble du transport professionnel de personnes au moyen de voitures automobiles ainsi que l'exploitation des services de taxis et de limousines. En d'autres termes, la LTaxis régit le service privé (taxis « bleus » et limousines) et le service public (taxis « jaunes ») tout en tentant de limiter l'augmentation croissante du nombre de taxis sans droit de stationnement. Faute de pouvoir s'appliquer, la loi actuelle laisse proliférer les taxis sans droit de stationnement, qui squattent les couloirs de bus dont ils vont d'ailleurs jusqu'à revendiquer le droit d'usage devant les tribunaux, au nom de l'égalité de traitement.

La situation est explosive. Les taxis de service public, qui respectent certaines obligations et s'acquittent d'une taxe sans que leurs droits exclusifs soient garantis par ailleurs, sont également révoltés.

Il s'impose donc d'instaurer d'urgence une unique catégorie de taxis, ce que recommande d'ailleurs le Conseil stratégique pour la promotion économique (CSPE) : « *L'expérience a démontré que conserver deux types de taxis aux droits et obligations différenciés (taxis de service public avec usage accru du domaine public et taxis de service privé sans l'usage précité),*

mais à l'activité quotidienne non dissemblable, est improductive et engendre la confusion dans l'esprit de la clientèle. »

La création d'un monopole en faveur des taxis de service public ne heurte pas le noyau dur de la liberté économique (art. 27 Constitution fédérale) qui consacre le libre choix de la profession, le libre accès à une activité économique lucrative privée et son libre exercice. Les droits fondamentaux ne sont en effet pas des droits absolus et doivent souffrir les restrictions fondées sur une base légale (art. 36, al. 1er Cst.) qui sont justifiées par un intérêt public ou par la protection d'un droit fondamental d'autrui (art. 36, al. 2 Cst.) et qui apparaissent proportionnées au but visé (art. 36, al. 3 Cst.). La création d'une seule catégorie de taxis, soit des taxis de service public, répond en l'espèce à un intérêt public, celui de permettre à l'Etat « *d'exercer un contrôle efficace de cette branche d'activité économique qui, par sa fonction et son importance, se rapproche d'un service public.* » (ATA/222/2009 du 5 mai 2009), ainsi que d'offrir à la population un service de taxis de qualité, bon marché et efficace, tout en supprimant les conflits entre taxis de service public et taxis privés qui troublent l'ordre public.

Le but de la présente modification n'est bien évidemment pas de supprimer la possibilité pour les privés de transporter des personnes. Les taxis « bleus » pourront, dans l'année qui suit l'entrée en vigueur de la loi, demander un permis de service public, soumis à *numerus clausus*, soit à titre indépendant soit en tant qu'employé ou titulaire d'un bail à ferme d'un artisan ou d'une entreprise de service public. A défaut, ils seront assimilés aux chauffeurs de voiture de petite remise (VPR), à l'instar de ce que l'on trouve en France et à Londres, ils pourront transporter professionnellement des personnes mais uniquement sur commande, c'est-à-dire sans charger la clientèle au vol, ni attendre sur les stations réservées aux taxis. Comme aujourd'hui, les voies de bus leur resteront interdites. Ils ne porteront pas l'appellation taxis, de sorte que la clientèle ne sera pas soumise à confusion.

Le nombre des taxis de service public est limité par l'Etat alors que celui des voitures de petites remises restera régulé par le seul marché.

Contrat de prestations

Le manque de contrôle a conduit droit à l'échec la loi de 2005. On consultera utilement à ce propos le mémorial de la séance du Grand Conseil du 21 janvier 2005 pour constater que la loi a été votée sans qu'aucune ressource ne soit allouée au département pour effectuer les contrôles que la loi reconnaît elle-même comme indispensables à sa mise en œuvre.

Le présent projet de loi propose dès lors de confier au privé les tâches administratives et de contrôle découlant de la loi, par le biais d'un contrat de prestations conclu avec l'institution faîtière. Cette solution garantira une bonne application de la loi, les milieux intéressés y ayant intérêt, tout en soulageant considérablement l'Etat qui a d'ores et déjà démontré les limites qui sont les siennes en cette matière.

Centrale unique

La bonne organisation du service public des taxis rend nécessaire l'instauration d'une centrale unique. Les questions de droit constitutionnel que pose cette option ont déjà été clarifiées lors des travaux préparatoires à la loi de 2005, par le professeur Andreas Auer qui a rendu un avis de droit à ce sujet : *« Si le service des taxis était régi par un nouveau monopole cantonal et soumis à un numéris clausus de tous les chauffeurs, l'obligation de s'affilier à une compagnie, elle-même reliée à une centrale, ne poserait pas de problèmes constitutionnels particuliers et apparaîtrait comme une simple conséquence du régime monopolistique. Dans cette hypothèse, les particuliers à qui serait confiée l'exécution du monopole ne seraient en effet plus au bénéfice de la liberté économique, dans la mesure où les rapports qu'ils nouent avec l'Etat relèveraient alors essentiellement de droit public. »* Les problèmes constitutionnels liés à la création du monopole de service public dont dépendra la centrale unique ayant été traités plus haut, on peut partir de l'idée que la création d'une centrale unique échappe valablement aux règles du marché libre dès lors qu'elle découle du monopole.

Cette option offrira en outre aux taxis de service public la faculté de réduire considérablement les déplacements à vide, ce qui est dans l'intérêt des usagers en général comme dans celui de la fluidité du trafic et de l'environnement. Les chauffeurs de taxi pourront ainsi réduire leur consommation d'essence et autres consommables.

S'agissant des tarifs, il convient de relever qu'un des éléments essentiels permettant de calculer un tarif avantageux pour la clientèle est le taux de rotation des taxis qui permet d'évaluer la recette horaire moyenne. Grâce à la centrale unique, la rotation sera optimisée, car des informations fiables et concrètes - couvrant l'ensemble des taxis de service public - pourront être transmises aux chauffeurs concernant l'occupation effective des stations. En outre, la centrale unique offre un outil statistique fiable, permettant à l'Etat d'évaluer le nombre idéal de taxis, justifiant l'éventuel octroi de nouveaux droits en fonction de la demande réelle et de fixer des tarifs selon une base de données concrètes. La création d'une centrale unique permet également de mettre en place un numéro d'appel unique, et une disponibilité 24 heures sur

24 et 7 jours sur 7, non respectée à ce jour. Ceci permettrait en outre d'offrir aux usagers une plus large palette de services personnalisés, lesquels permettraient par ailleurs d'envisager une offre de prestations à tarif dégressif en fonction de la demande (taxis deux places moins gourmands en carburant ou taxis collectifs). Finalement, la centrale unique permettra une réduction des frais d'exploitation et de ce fait, une compression des tarifs.

Suppression de la taxe unique, cession des permis

Le principe de valorisation des autorisations a été repris dans la loi de 2005 afin de créer un fonds pour l'amélioration des conditions sociales de la profession devant permettre une rotation plus importante des permis. Cependant, ce système est actuellement bloqué dans les faits, car la loi en vigueur prévoit l'annulation par le Département des permis de service public, moyennant un montant compensatoire, fixé actuellement à 40 000 F par le Conseil d'Etat et imposé comme un revenu. Il résulte de la modicité du montant compensatoire offert en échange de l'annulation du permis que les chauffeurs ne peuvent aujourd'hui que s'accrocher à leur volant jusqu'à un âge avancé pour s'assurer une retraite décente. La cession des permis, qui est par ailleurs un indicateur précieux permettant de déterminer le point d'équilibre idéal entre l'offre et la demande, permettra aux chauffeurs de taxi qui cessent leur activité de bénéficier d'une retraite décente en vendant leur permis au prix du marché à des chauffeurs plus jeunes qui voudront rentabiliser leur investissement. Cette mesure permettra de garantir l'utilisation optimale des permis ainsi obtenus.

Bail à ferme pour tous les exploitants

La LTaxis actuelle considère que l'exploitant d'un seul taxi n'est pas une entreprise, de sorte qu'il ne saurait bénéficier du droit de louer sa plaque. L'introduction d'un bail à ferme accessible à tous les exploitants, même indépendants, permet de corriger le caractère anticonstitutionnel de la disposition actuelle tout en comblant le manque de taxis la nuit.

Conséquences financières

Quant aux charges financières attendues pour l'Etat du fait du changement de loi proposé, elles sont nulles. Bien au contraire, le département sera soulagé des tâches administratives coûteuses que lui impose la loi actuelle et l'Etat sera libéré de l'essentiel des contrôles dont il a montré qu'il était dans l'impossibilité de les accomplir.

Par ces motifs, les auteurs du présent projet de loi vous invitent, Mesdames et Messieurs les députés, à lui faire bon accueil et à le traiter avec la célérité que dictent les circonstances.

**Loi sur les taxis et limousines
(transport professionnel de
personnes au moyen de voitures
automobiles)
(LTaxis)**

H 1 30

du 21 janvier 2005

(Entrée en vigueur : 15 mai 2005)

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
décrète ce qui suit :

Chapitre I But et champ d'application

Art. 1 But

¹ La loi a pour objet d'assurer un exercice des professions de transport de personnes au moyen de voitures automobiles et une exploitation des services de taxis et de limousines conformes, notamment aux exigences de la sécurité publique, de la moralité publique, du respect de l'environnement et de la loyauté dans les transactions commerciales ainsi qu'aux règles relatives à l'utilisation du domaine public.

² Il est tenu compte de la fonction complémentaire des taxis et des limousines, par rapport aux transports individuels et collectifs, et de leur rôle en matière de tourisme.

³ Le Conseil d'Etat veille à ce que par leur organisation et leur exploitation, les services de taxis et de limousines répondent aux objectifs du plan directeur des transports et aux besoins de la population et des personnes de passage.

Art. 2 Champ d'application

¹ Est soumis à la loi le transport professionnel de personnes au moyen de voitures automobiles sur le territoire du canton de Genève.

² Le service de transport est exercé par des voitures désignées comme taxis et à défaut comme limousines dont l'activité est soumise à l'autorisation préalable du département de l'économie et de la santé⁽²⁾ (ci-après : le département).

³ Le transport est réputé professionnel et soumis à la loi, notamment lorsque :

- a) le transporteur ou son auxiliaire reçoit ou sollicite une rémunération pour l'activité de conduite du véhicule;
- b) le détenteur du véhicule servant au transport loue le véhicule à d'autres fins que d'être conduit par le locataire ou son employé, pour l'usage personnel de ces derniers ou de celui des personnes de leur famille ou faisant ménage commun avec eux;
- c) le détenteur loue le véhicule servant au transport pour un montant comprenant la valeur d'autres prestations que la seule location;
- d) le conducteur n'est pas détenteur du véhicule et est titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur ou exerce habituellement la conduite de véhicules à titre professionnel;
- e) le transport est régulier ou l'offre de transport s'adresse à un nombre indéterminé de personnes, même s'il est gratuit.

⁴ Le transport est réputé exercé sur le territoire du canton de Genève et soumis à la loi, notamment lorsque :

- a) le transporteur possède un établissement stable dans le canton de Genève;
- b) le transporteur exerce son activité en s'adressant à une clientèle sise sur le territoire genevois;
- c) le transporteur prend régulièrement en charge des clients sur le territoire cantonal.

⁵ Est également soumis à la loi l'exercice d'une activité professionnelle consistant à favoriser, organiser ou exploiter le transport professionnel de personnes dans les cas prévus aux alinéas 3 et 4.

Art. 3 Définitions

¹ Sont considérés comme des « voitures automobiles » au sens de l'article 11 de l'ordonnance fédérale concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) :

- a) les « voitures de tourisme », affectées au transport de personnes comptant neuf places assises, conducteur compris, au maximum (catégorie M1);
- b) les « minibus » dont le poids total n'excède pas 3500 kg, affectées au transport de personnes comptant plus de neuf places assises, conducteur compris (catégorie M2 jusqu'à 3,50 t).

² Sont considérés comme des « taxis », les voitures de tourisme, munies d'équipements spéciaux, notamment d'un compteur horokilométrique, portant la désignation « taxi », répondant aux exigences de la loi relatives à cette catégorie et se mettant indifféremment à la disposition du public pour effectuer à la demande de celui-ci le transport particulier de personnes et de leurs bagages, contre rémunération calculée dans les limites d'un tarif officiel.

³ Les taxis disposant d'un droit d'usage commun accru du domaine public, dont le nombre est limité, ayant pour obligations des tâches de service public, sont désignés comme des taxis ayant un caractère de service public (ci-après : «service public»). Les taxis n'ayant pas ce caractère sont désignés comme des taxis de service privé (ci-après : «service privé »).

⁴ Sont considérés comme des « limousines » les voitures automobiles définies à l'alinéa premier servant au transport professionnel de personnes qui ne sont pas affectées au service du taxi et sont mises par réservation préalable à la disposition de clients pendant une période de temps, contre rémunération selon des conditions fixées à l'avance entre les parties.

⁵ La « rémunération » comprend toute remise d'argent ou la réalisation d'avantages économiques. Est assimilée à une « rémunération » la mise à disposition gratuite du véhicule ou du transport à des fins publicitaires ou de promotion d'un bien, notamment d'un véhicule.

Art. 4 Exceptions

¹ N'est pas soumis à l'application de la loi :

- a) le transport par ambulance;
- b) le transport de personnes en trafic de ligne exercé par l'octroi d'une concession;
- c) le transport des travailleurs et auxiliaires d'une entreprise lorsque tant les personnes transportées que le chauffeur sont employés par l'entreprise ou le même groupe d'entreprises;
- d) le transport occasionnel de personnes lorsque l'activité du chauffeur ne consiste pas en sa profession principale ou accessoire et qu'aucune rémunération n'est perçue par le chauffeur ou le détenteur du véhicule.

² L'emploi d'un véhicule équipé pour le transport professionnel afin d'effectuer des courses privées n'est pas soumis à la loi, sous réserve des obligations découlant des articles 4, alinéa 3, 15, 16 et 23 de l'Ordonnance fédérale 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).

Chapitre II Conditions d'exercice de la profession

Section 1 Autorisations d'exercer comme chauffeur ou dirigeant d'une entreprise

Art. 5 Chauffeurs et exploitants d'entreprise

¹ Seul le titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi ou de chauffeur de limousine peut conduire un véhicule pour transporter professionnellement des personnes.

² Seul le titulaire d'une carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise peut exploiter une entreprise de taxis ou de limousines.

Art. 6 Carte professionnelle de chauffeur de taxi

¹ La carte professionnelle de chauffeur de taxi confère au chauffeur le droit d'exercer son activité comme chauffeur de taxi ou de limousine indépendant ou comme employé d'un tel chauffeur, ainsi qu'en qualité d'employé d'une entreprise de taxis ou de limousines ou de locataire d'un véhicule d'une entreprise de taxis de service public.

² L'autorisation est strictement personnelle et intransmissible; elle est délivrée par le département lorsque le requérant :

- a) a l'exercice des droits civils;
- b) est Suisse ou est au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendant ou comme employé;
- c) offre des garanties de moralité et de comportement suffisantes;
- d) a réussi les examens prévus à l'article 26;
- e) est détenteur du permis de conduire et de transporter professionnellement des personnes et, pour la conduite des minibus, des autorisations et certificat fédéral de capacité prévus par le droit fédéral.

³ La carte mentionne si le chauffeur qui ne possède pas la nationalité suisse a qualité pour travailler en tant qu'indépendant également, selon l'autorisation de séjour ou de travail qui lui a été délivrée et si le chauffeur est autorisé à conduire des minibus.

Art. 7 Carte professionnelle de chauffeur de limousine

¹ La carte professionnelle de chauffeur de limousine confère au chauffeur le droit d'exercer son activité comme chauffeur indépendant d'une limousine ou comme employé d'un exploitant indépendant ou d'une entreprise de limousines.

² L'autorisation est strictement personnelle et intransmissible; elle est délivrée par le département lorsque le requérant :

- a) a l'exercice des droits civils;
- b) est Suisse ou est au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendant ou comme employé;
- c) offre des garanties de moralité et de comportement suffisantes;
- d) a réussi les examens prévus à l'article 27;
- e) est détenteur du permis de conduire et de transporter professionnellement des personnes et, pour la conduite des minibus, des autorisations et certificat fédéral de capacité prévus par le droit fédéral.

³ La carte mentionne si le chauffeur qui ne possède pas la nationalité suisse a qualité pour travailler en tant qu'indépendant également, selon l'autorisation de séjour ou de travail qui lui a été délivrée, et si le chauffeur est autorisé à conduire des minibus.

Art. 8 Carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise

¹ La carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise confère à son titulaire le droit d'exploiter en son nom ou en qualité de dirigeant d'une personne morale une entreprise de transport de personnes comportant deux ou plusieurs véhicules de la même catégorie et un ou plusieurs employés ou chauffeurs indépendants.

² L'autorisation est strictement personnelle et intransmissible; elle est délivrée par le département à une personne physique lorsqu'elle :

- a) est au bénéfice d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi ou de limousine;
- b) est solvable;
- c) a réussi les examens prévus à l'article 28.

³ Si une personne physique se consacre à la direction d'une entreprise exploitant en permanence au moins trois véhicules, le département peut renoncer à l'exigence de l'alinéa 2, lettre a, si le requérant remplit les conditions fixées aux articles 6, alinéa 2, lettres a à c, ou 7, alinéa 2, lettres a à c.

⁴ Le département peut également renoncer à l'exigence de l'alinéa 2, lettre c, si le requérant est dispensé de la carte professionnelle de chauffeur et s'il prouve, par les diplômes qu'il a obtenus ou son activité antérieure dans la gestion d'une entreprise, qu'il dispose de connaissances équivalentes.

⁵ La carte professionnelle de dirigeant mentionne si l'exploitation de l'entreprise est limitée au service de limousines, selon la carte professionnelle de chauffeur produite. En cas de dérogation en vertu de l'alinéa 3, la carte ne porte aucune mention.

Section 2 Autorisations d'exploiter un service de transport de personnes

Art. 9 Autorisations d'exploiter

¹ L'exploitation d'un service de transport de personnes est subordonnée à la délivrance préalable de l'une des autorisations suivantes :

- a) autorisation d'exploiter un taxi de service privé en qualité d'indépendant;
- b) autorisation d'exploiter un taxi de service public en qualité d'indépendant;
- c) autorisation d'exploiter une entreprise de taxis de service public;
- d) autorisation d'exploiter une centrale d'ordres de courses de taxis;
- e) autorisation d'exploiter une limousine en qualité d'indépendant;
- f) autorisation d'exploiter une entreprise de limousines.

² Une même personne n'est pas habilitée à se voir délivrer plus d'une des autorisations visées à l'alinéa 1 sauf en cas de cumul des autorisations suivantes :

- a) l'autorisation d'exploiter un taxi de service public ou de service privé en qualité d'indépendant et l'autorisation d'exploiter une limousine;
- b) l'autorisation d'exploiter une entreprise de taxis de service public et l'autorisation d'exploiter une entreprise de limousines;
- c) l'autorisation d'exploiter une centrale d'ordres de courses de taxis et l'autorisation d'exploiter un taxi de service public ou de service privé ou une entreprise de taxis de service public.

Art. 10 Autorisation d'exploiter un taxi de service privé

¹ L'autorisation d'exploiter un taxi de service privé est strictement personnelle et intransmissible; elle est délivrée par le département à une personne physique lorsqu'elle :

- a) est au bénéfice d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi;
- b) dispose d'une adresse professionnelle fixe dans le canton de Genève à laquelle elle peut être atteinte, notamment par téléphone ou par le biais de la centrale à laquelle elle est affiliée;
- c) justifie de sa solvabilité et de son affiliation à une caisse de compensation;
- d) est propriétaire ou preneur de leasing d'un véhicule répondant aux exigences du droit fédéral et de la présente loi, immatriculé à son nom dans le canton de Genève;
- e) dispose d'une place de stationnement privée pour garer le taxi, en dehors des périodes de circulation.

En outre, l'exploitant ayant des employés doit être lié par une convention collective de travail, si une telle convention existe.

² L'autorisation ne permet l'exploitation que d'un seul véhicule, le cas échéant de deux véhicules avec un jeu de plaques interchangeables; elle est strictement liée à l'immatriculation.

³ L'exploitant doit conduire personnellement et de manière effective son véhicule et peut le mettre à disposition d'autres chauffeurs en qualité d'employés pour des périodes horaires durant lesquelles il n'exerce pas lui-même sa profession. Il n'est pas autorisé à le mettre à disposition d'un tiers pour l'exercice d'une autre activité professionnelle, quelle qu'elle soit.

Art. 11 Autorisation d'exploiter un taxi de service public en qualité d'indépendant

¹ L'autorisation d'exploiter un taxi de service public est strictement personnelle et intransmissible; elle est délivrée par le département à une personne physique lorsqu'elle :

- a) est au bénéfice d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi;
- b) se voit délivrer un permis de service public;
- c) dispose d'une adresse professionnelle fixe dans le canton de Genève à laquelle elle peut être atteinte, notamment par téléphone ou par le biais de la centrale à laquelle elle est affiliée;
- d) justifie de sa solvabilité et de son affiliation à une caisse de compensation;
- e) est propriétaire ou preneur de leasing d'un véhicule répondant aux exigences du droit fédéral et de la présente loi, immatriculé à son nom dans le canton de Genève.

En outre, l'exploitant ayant des employés doit être lié par une convention collective de travail, si une telle convention existe.

² L'autorisation ne permet l'exploitation que d'un seul véhicule, le cas échéant de deux véhicules avec un jeu de plaques interchangeables; elle est strictement liée à l'immatriculation.

³ L'exploitant doit conduire personnellement et de manière effective son véhicule et peut le mettre à disposition d'autres chauffeurs en qualité d'employés pour des périodes horaires durant lesquelles il n'exerce pas lui-même sa profession. Il n'est pas autorisé à le mettre à disposition d'un tiers pour l'exercice d'une autre activité professionnelle, quelle qu'elle soit.

Art. 12 Autorisation d'exploiter une entreprise de taxis de service public

¹ L'autorisation d'exploiter une entreprise de taxis de service public, comprenant deux ou plusieurs véhicules et un ou plusieurs employés ou chauffeurs indépendants, est strictement personnelle et intransmissible; elle est délivrée par le département à une personne physique ou à une personne morale lorsque :

- a) la personne physique ou la personne dirigeant effectivement une personne morale est au bénéfice de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise;
- b) la requérante se voit délivrer un permis de service public pour chacun des véhicules de son entreprise;
- c) la requérante est solvable;
- d) la personne physique est inscrite au registre du commerce de Genève. Si la requérante est une personne morale, le titulaire de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise est inscrit en qualité d'organe;
- e) la requérante justifie être affiliée à une caisse de compensation;
- f) l'entreprise est propriétaire ou preneur de leasing de tous les véhicules servant à son activité et répondant aux exigences du droit fédéral et de la présente loi, immatriculé à son nom dans le canton de Genève;
- g) l'entreprise dispose à son siège d'une adresse fixe et de bureaux de réception où elle peut être atteinte, notamment par téléphone, ainsi que l'infrastructure administrative suffisante à accomplir ses tâches, notamment à l'égard de ses employés;
- h) l'entreprise dispose de locaux ou de places de stationnement privées pour garer, le cas échéant entretenir, les véhicules servant à son activité, en dehors des périodes de circulation;
- i) la personne exploitant une entreprise ayant des employés est liée par une convention collective de travail, si une telle convention existe.

² L'autorisation confère la faculté d'exploiter une entreprise de taxis de service public comprenant au moins deux taxis de service public en employant un ou plusieurs chauffeurs salariés ou en mettant à disposition de chauffeurs indépendants un ou plusieurs véhicules dans le respect des conditions fixées aux articles 40 ou 41.

Art. 13 Autorisation d'exploiter une centrale d'ordres de courses de taxis

¹ L'autorisation d'exploiter une centrale d'ordres de courses de taxis (ci-après : « la centrale ») est strictement personnelle et intransmissible; elle est délivrée par le département à une personne physique ou à une personne morale lorsque :

- a) la personne physique ou la personne dirigeant effectivement une personne morale est suisse ou est au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendant ou comme employé, et offre des garanties de moralité et de comportement suffisantes;
- b) la requérante est solvable;
- c) la personne physique ou morale est inscrite au registre du commerce de Genève;
- d) la requérante justifie être affiliée à une caisse de compensation;
- e) la centrale dispose à son siège d'une adresse fixe et d'un numéro téléphonique d'appel général;
- f) la centrale justifie de l'affiliation dans le délai d'un an à compter de la délivrance de l'autorisation d'un nombre minimal de taxis, fixé par le Conseil d'Etat;
- g) la centrale dispose de l'infrastructure suffisante et des moyens techniques adéquats pour gérer le trafic des taxis qui lui sont affiliés, ainsi que pour recevoir et leur transmettre des ordres de course;
- h) la centrale garantit un service 24 heures sur 24 tous les jours de l'année et s'assure qu'un nombre suffisant de véhicules est à disposition du public durant la nuit, les samedi et les jours fériés;
- i) dans la limite de ses places disponibles et de ses capacités de diffusion des ordres de courses, la centrale offre la faculté aux exploitants d'un service de taxis de service public de s'affilier sans autres contreparties financières, telles que des indemnités d'entrée, que celles liées aux prestations mises à disposition;
- j) la centrale dispose d'un service d'appel général permettant aux clients d'obtenir après la course des prestations de recherches d'objets perdus ou d'émettre des réclamations;
- k) la centrale dispose des places de stationnement nécessaires à permettre aux chauffeurs qui lui sont affiliés de se présenter à la centrale.

² L'autorisation confère la faculté d'exploiter une centrale d'ordres de courses de taxis de service privé ou de service public.

³ La même centrale ne peut avoir pour affiliés des exploitants de taxis de service privé et des exploitants de taxis de service public.

⁴ Le Conseil d'Etat peut imposer aux centrales ayant pour affiliés des taxis de service public d'autres obligations liées à la gestion du trafic dans les voies réservées aux transports en commun.

Art. 14 Autorisation d'exploiter une limousine en qualité d'indépendant

¹ L'autorisation d'exploiter une limousine en qualité d'indépendant est strictement personnelle et intransmissible; elle est délivrée par le département à une personne physique lorsqu'elle :

- a) est au bénéfice d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi ou de limousine;
- b) dispose d'une adresse professionnelle fixe dans le canton de Genève à laquelle elle peut être atteinte, notamment par téléphone;
- c) justifie de sa solvabilité et de son affiliation à une caisse de compensation;
- d) est propriétaire ou preneur de leasing d'un véhicule répondant aux exigences du droit fédéral et de la présente loi, immatriculé à son nom dans le canton de Genève;
- e) dispose d'une place de stationnement privée pour garer la limousine en dehors des périodes de circulation.

En outre, l'exploitant ayant des employés doit être lié par une convention collective de travail, si une telle convention existe.

² L'autorisation ne permet l'exploitation que d'un seul véhicule, le cas échéant de deux véhicules avec un jeu de plaques interchangeables; elle est strictement liée à l'immatriculation.

³ L'exploitant doit conduire personnellement et de manière effective son véhicule et peut le mettre à disposition d'autres chauffeurs en qualité d'employés pour des périodes horaires durant lesquelles il n'exerce pas lui-même sa profession. Il n'est pas autorisé à le mettre à disposition d'un tiers pour l'exercice d'une autre activité professionnelle, quelle qu'elle soit.

Art. 15 Autorisation d'exploiter une entreprise de limousines

¹ L'autorisation d'exploiter une entreprise de limousines, comprenant deux ou plusieurs limousines et un ou plusieurs employés, est strictement personnelle et intransmissible; elle est délivrée par le département à une personne physique ou à une personne morale lorsque :

- a) la personne physique ou la personne dirigeant effectivement une personne morale est au bénéfice de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise;

- b) la requérante qui sollicite l'exploitation de minibus est, le cas échéant, titulaire des autorisations et certificat de capacité prévus par le droit fédéral;
- c) la requérante est solvable;
- d) la personne physique est inscrite au registre du commerce de Genève; si la requérante est une personne morale, le titulaire de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise est inscrit en qualité d'organe;
- e) la requérante justifie être affiliée à une caisse de compensation;
- f) l'entreprise est propriétaire ou preneur de leasing d'une dotation de base de véhicules servant usuellement à son activité et répondant aux exigences du droit fédéral et de la présente loi, immatriculés à son nom dans le canton de Genève;
- g) l'entreprise dispose à son siège d'une adresse fixe et de bureaux de réception où elle peut être atteinte, notamment par téléphone, ainsi que l'infrastructure administrative suffisante à accomplir ses tâches, notamment à l'égard de ses employés;
- h) l'entreprise dispose de locaux ou de places de stationnement privées pour garer, le cas échéant entretenir, les véhicules servant à son activité, en dehors des périodes de circulation;
- i) la personne exploitant une entreprise ayant des employés est liée par une convention collective de travail, si une telle convention existe.

² L'autorisation confère la faculté d'exploiter une entreprise de limousines comprenant au moins deux limousines en employant un ou plusieurs chauffeurs salariés.

³ L'autorisation mentionne si l'exploitant est autorisé à exploiter des minibus.

Art. 16 Personnes morales

¹ Les personnes morales désignées aux articles 12, 13 et 15 peuvent être constituées sous la forme d'une société anonyme, d'une société coopérative ou d'une société à responsabilité limitée exclusivement.

² Leurs actions ou parts sociales doivent être nominatives et ne peuvent être détenues à titre fiduciaire.

³ Le titulaire de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise de taxis ou de limousines doit être actionnaire ou détenteur d'une part sociale et être l'organe dirigeant effectivement l'entreprise.

⁴ Le titulaire de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise de taxis ou de limousines ne peut être organe de plusieurs personnes morales exploitant une entreprise de taxis ou de limousines ou servir de prête-nom.

⁵ Les personnes morales informent le département de l'identité de leurs actionnaires ainsi que de tout changement intervenant dans la composition de leur actionnariat.

Art. 17 Transfert du capital social d'une personne morale titulaire de permis de service public

¹ Tout transfert de tout ou partie des actions ou parts sociales d'une personne morale titulaire de permis de service public de taxis est strictement interdit et nul s'il n'a pas obtenu l'accord préalable du département.

² Le département autorise le transfert si le prix de celui-ci ne dépasse pas la valeur réelle de l'entreprise déterminée par une expertise et dans laquelle est comprise, le cas échéant, la valeur des permis de service public dont elle est titulaire selon le montant compensatoire prévu à l'article 22 et si le titulaire de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise continue à diriger effectivement l'entreprise ou est remplacé par un autre titulaire de la même carte professionnelle.

³ L'autorisation de transférer tout ou partie du capital social est subordonnée au paiement au fonds constitué aux fins d'améliorer les conditions sociales de la profession de chauffeur de taxi au sens de l'article 21, alinéa 4, d'un montant correspondant, pour chaque permis de service public, à la différence entre la taxe prévue par cette disposition et le montant compensatoire prévu à l'article 22, alinéas 3 et 4.

⁴ Le titulaire d'une autorisation d'exploiter au sens de l'article 12 en raison individuelle peut obtenir du département l'autorisation de transférer l'autorisation d'exploiter, le cas échéant les permis de service public qui y sont liés, à une personne morale s'il est actionnaire de la personne morale et continue à diriger effectivement l'entreprise. Il en va de même si le transfert résulte du regroupement ou de la fusion de deux ou plusieurs exploitants et que l'un d'eux au moins continue à diriger effectivement l'entreprise.

⁵ En cas de transfert des actions ou parts sociales par dévolution successorale, le département autorise la poursuite de l'exploitation si le titulaire de la carte professionnelle continue à diriger effectivement l'entreprise ou si un nouveau titulaire de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise reprend la direction effective de l'entreprise dans les six mois qui suivent le décès.

⁶ Les transferts au sens des alinéas 4 et 5 ne sont pas soumis au paiement d'un montant au fonds constitué aux fins d'améliorer les conditions sociales de la profession.

Art. 18 Véhicules étrangers et d'autres cantons

¹ L'accès des professionnels du transport de personnes au moyen de voitures automobiles en provenance d'autres cantons est assuré, dans les limites fixées par la loi.

² Pour être autorisées à exercer une activité au sens de la présente loi sur le territoire du canton de Genève, les personnes en provenance d'autres cantons doivent obtenir les cartes professionnelles et autorisations d'exploiter prévues aux articles 6 à 15.

³ Le Conseil d'Etat fixe les conditions pour la reconnaissance des diplômes et autorisations émanant d'autres cantons et détermine les exigences spécifiques qui répondent à un intérêt public prépondérant, notamment celles relatives à la connaissance de la loi et de la topographie du canton.

⁴ Pour assurer un usage du domaine public conforme aux buts de la présente loi, les restrictions à la délivrance des permis de service public de taxis s'appliquent aux exploitants de taxis provenant d'autres cantons.

⁵ Le département peut délivrer des autorisations d'exploiter à des personnes ayant leur domicile ou leur siège dans un autre canton si les conditions d'exercice de leur profession sont équivalentes. En pareil cas, les exigences liées aux conditions locales, notamment celles relatives aux locaux d'exploitation, aux places de stationnement privées, à l'immatriculation des véhicules et aux numéros d'appel téléphonique sont applicables à l'adresse du domicile ou du siège de l'exploitant.

⁶ Sous réserve des conditions des alinéas 1 à 5, les taxis et les limousines d'autres cantons n'ont le droit de prendre en charge des clients sur le territoire genevois que s'ils ont été expressément commandés à l'avance par ces clients et pour autant qu'ils n'exercent pas une activité régulière dans le canton. Les chauffeurs doivent pouvoir justifier en tout temps de la commande préalable d'un client.

⁷ Sous réserve des conventions internationales, les taxis et les limousines étrangers n'ont pas le droit de prendre en charge des clients sur le territoire genevois.

⁸ En l'absence de convention internationale, le Conseil d'Etat peut autoriser la prise en charge de clients à l'aéroport de Genève-Cointrin en fixant les conditions de cette autorisation et en aménageant un lieu spécifique, séparé des stations de taxis, pour prendre en charge et déposer les clients.

⁹ Après consultation des milieux professionnels et s'il est admis que l'offre de taxis ou de limousines autorisés à Genève s'avère insuffisante à répondre au besoin lors d'événements impliquant un fort accroissement de la demande, le département peut délivrer des autorisations temporaires à des exploitants de

services de taxis ou de limousines d'autres cantons ou étrangers si les conducteurs et véhicules répondent aux exigences des lois et ordonnances fédérales et cantonales. Les autorisations peuvent être subordonnées à des exigences spécifiques, notamment en ce qui concerne le respect des conditions locales de travail et des obligations fixées au chapitre 3 de la loi.

Section 3 Usage du domaine public et permis de service public

Art. 19 Usage du domaine public

¹ Les titulaires des autorisations d'exploiter un service de transport de personnes délivrées en vertu des articles 10, 14 et 15 disposent d'un usage commun du domaine public tel que dévolu à la circulation et au stationnement de l'ensemble des véhicules, en respect des dispositions fédérales et cantonales en la matière. Ils ne peuvent, sous réserve des exceptions figurant à l'alinéa 5, faire usage ni des stations de taxis, ni des voies réservées aux transports en commun, ni des zones ou des rues dans lesquelles la circulation est restreinte. Il en va de même des taxis d'autres cantons et des taxis étrangers.

² Les titulaires des autorisations d'exploiter délivrées en vertu des articles 11 et 12 disposent, dans les limites définies à l'article 33, d'un usage commun accru du domaine public, leur permettant de s'arrêter aux stations de taxis dans l'attente de clients et d'utiliser les voies réservées aux transports en commun ainsi que d'emprunter les zones ou les rues dans lesquelles la circulation est restreinte.

³ La délivrance des autorisations d'exploiter en vertu des articles 11 et 12 est subordonnée à la délivrance pour l'immatriculation du véhicule de l'indépendant ou de chacun des véhicules de l'entreprise, d'un permis de service public.

⁴ Le permis de service public est délivré au titulaire de l'autorisation d'exploiter et lui est lié, notamment en cas de suspension ou de retrait. Il est strictement personnel et intransmissible sous réserve des dérogations de la loi.

⁵ Le Conseil d'Etat détermine dans quelle mesure les titulaires des autorisations d'exploiter un taxi de service privé au sens de l'article 10 ou une limousine ou une entreprise de limousines au sens des articles 14 et 15 peuvent disposer de l'accès à des zones ou des rues dans lesquelles la circulation est restreinte ou d'emplacements pour déposer leurs clients et prendre en charge des clients préalablement commandés, en des lieux d'accès fréquents.

Art. 20 Limitation des permis de service public

¹ Le nombre de permis de service public est limité en vue d'assurer une utilisation optimale du domaine public, notamment des stations de taxis et des voies réservées aux transports en commun et un bon fonctionnement des services de taxis.

² Ce nombre maximal est déterminé et adapté par le département, sur préavis des milieux professionnels concernés, sur la base de critères objectifs, liés, notamment, aux conditions d'utilisation du domaine public et aux besoins des usagers.

Art. 21 Délivrance des permis de service public

¹ Le département ne délivre pas de nouveaux permis de service public tant que le nombre de permis déjà émis est supérieur au nombre de permis prévu à l'article 20.

² Le département délivre de nouveaux permis aux requérants qui sollicitent et répondent aux conditions pour obtenir une autorisation d'exploiter au sens de l'article 11 ou aux titulaires d'une autorisation d'exploiter au sens de l'article 12, si le nombre maximal de permis prévu à l'article 20 est supérieur au nombre de permis déjà émis, ou si le nombre d'inscriptions sur la liste d'attente prévue à l'article 22, alinéa 5, permet l'annulation et la délivrance simultanée de permis jusqu'à atteindre le nombre maximal. Les requérants fournissent, en même temps qu'ils présentent leur demande, la preuve de la disponibilité de la somme d'argent nécessaire au paiement de la taxe prévue à l'alinéa 4.

³ Si le nombre de requérants est supérieur au nombre de permis disponibles, l'octroi des permis est effectué sur la base d'une liste d'attente établie selon la date à laquelle l'inscription sur la liste est validée. Chaque requérant n'est habilité à se voir délivrer qu'un seul permis. Il ne peut se réinscrire qu'après l'obtention d'un permis.

⁴ Le permis est délivré contre paiement d'une taxe unique affectée à un fonds constitué aux fins d'améliorer les conditions sociales de la profession de chauffeur de taxi et de réguler le nombre de permis. Le fonds est géré par le département ou par les milieux professionnels dans le cadre d'un contrat de prestation.

⁵ Le requérant qui ne paie pas la taxe dans le délai imparti par le département est biffé de la liste d'attente. Il peut se réinscrire.

⁶ Le Conseil d'Etat détermine les modalités de gestion du fonds et fixe le montant de la taxe de manière à ce que, en fonction de la rotation des permis, les détenteurs qui cessent leur activité perçoivent un montant compensatoire

au moins égal à 40 000 F. La taxe est égale ou supérieure au montant compensatoire et son montant maximum fixé par le Conseil d'Etat.

Art. 22 Annulation des permis de service public

¹ Le titulaire d'une autorisation d'exploiter délivrée en vertu de l'article 11 qui cesse son activité remet le permis de service public au département qui procède à son annulation.

² Le titulaire d'une autorisation d'exploiter délivrée en vertu de l'article 12 a la possibilité de remettre un ou plusieurs permis de service public au département qui procède à leur annulation. En cas de renonciation à l'exploitation de l'entreprise, tous les permis de service public sont remis au département pour annulation.

³ L'annulation d'un permis de service public confère à son titulaire le droit de percevoir pour chaque permis annulé un montant compensatoire, prélevé du fonds constitué aux fins d'améliorer les conditions sociales de la profession de chauffeur de taxi.

⁴ Le Conseil d'Etat détermine les modalités de fixation du montant compensatoire en tenant compte des disponibilités du fonds, du besoin de retraite de ceux qui restituent leur permis et de la nécessité d'affecter une partie de la taxe prévue à l'article 21, alinéa 4 à la régulation du nombre de permis de service public.

⁵ Lorsque les demandes d'annulation des permis de service public représentent des montants compensatoires supérieurs au montant disponible dans le fonds constitué aux fins d'améliorer les conditions sociales de la profession de chauffeur de taxi, additionné du montant prévisible, tel que résultant de la liste d'attente prévue à l'article 21, alinéa 3, le département établit une liste d'attente selon l'ordre chronologique des demandes et verse les montants compensatoires, sans intérêts, à mesure des disponibilités financières du fonds. L'exploitant dispose alors de la faculté, dans l'attente du versement, de restituer immédiatement le permis de service public ou de continuer à exercer les droits qui y sont attachés jusqu'à réception du montant compensatoire.

⁶ En présence d'une liste d'attente au sens de l'alinéa 5, le titulaire d'une autorisation d'exploiter au sens de l'article 12 ne peut être inscrit sur la liste que pour l'annulation d'un seul permis de service public. Dès l'annulation du permis et le paiement du montant compensatoire de ce permis, il peut être réinscrit sur la liste d'attente pour l'annulation éventuelle d'autres permis de service public.

⁷ Le titulaire inscrit sur la liste d'attente au sens de l'alinéa 5 peut renoncer à l'annulation du permis de service public lorsque le versement du montant compensatoire lui est proposé, au profit des viennent ensuite. Il conserve son rang sur la liste pour une durée et selon des modalités fixées par le Conseil d'Etat.

⁸ [\(1\)](#)

Art. 23 Usage des permis de service public

¹ Le titulaire d'une autorisation d'exploiter délivrée en vertu de l'article 11 est tenu de faire un usage personnel et intransmissible du permis de service public.

² Sous réserve des cas admis par la loi, la mise à disposition d'un véhicule bénéficiant du permis de service public ou de l'immatriculation liée au permis de service public à un tiers pour l'exercice d'une activité professionnelle est strictement interdite.

³ Le titulaire d'une autorisation d'exploiter délivrée en vertu de l'article 11 ou 12 a la possibilité de mettre le ou les véhicules bénéficiant d'un permis de service public, dont il est l'unique détenteur, à disposition d'un titulaire de la carte professionnelle de chauffeur de taxi dans le cadre d'un contrat de travail dans le respect des conditions de l'article 40.

⁴ Le titulaire d'une autorisation d'exploiter délivrée en vertu de l'article 12 a la possibilité de mettre les véhicules bénéficiant d'un permis de service public, dont il est l'unique détenteur, à disposition d'un titulaire de la carte professionnelle de chauffeur de taxi dans le cadre d'un bail à ferme dans le respect des conditions de l'article 41.

⁵ La mise à disposition d'un véhicule bénéficiant du permis de service public ou de l'immatriculation liée au permis de service public à un tiers pour l'exercice d'une activité professionnelle en violation des articles 40 ou 41 est strictement interdite.

⁶ En cas de violation des dispositions des alinéas 1 à 5, le permis de service public est annulé⁽¹⁾ et l'autorisation d'exploiter est révoquée. Si la violation est le fait d'une entreprise titulaire de plusieurs permis de service public, tous les permis de service public sont annulés et l'autorisation d'exploiter révoquée. Si le titulaire prouve que l'exploitation des autres véhicules l'a été en respect des articles 40 ou 41, seul le permis de service public dont il a été fait un usage abusif est annulé.

Art. 24 Dévolution et annulation des permis de service public suite au décès du titulaire ou en cas d'incapacité permanente de travail

¹ Le conjoint survivant, le partenaire enregistré survivant ou un héritier de la première parentèle d'une personne physique titulaire d'un ou plusieurs permis de service public devient titulaire de ces permis, s'il le requiert, pour autant qu'il dispose d'une carte professionnelle au sens des articles 6 ou 8 ou qu'il soit titulaire d'une autorisation d'exploiter un taxi ou une entreprise de taxis au sens des articles 11 ou 12 lors de l'ouverture de la succession.⁽⁴⁾

² En cas d'annulation de permis de service public à la suite du décès du titulaire d'une autorisation d'exploiter, ou si le permis est restitué ou révoqué à la suite d'une incapacité permanente de travail, le montant compensatoire prévu à l'article 22, alinéa 3, est dû, le cas échéant aux héritiers. Pour déterminer le rang donnant droit au versement, le titulaire est réputé inscrit à la date de son décès ou à la date où son incapacité de travail a été déterminée comme permanente, s'il n'était pas déjà inscrit.

³ En cas de décès ou d'incapacité permanente de travail d'un titulaire d'une autorisation d'exploiter au sens de l'article 12, qui est détenteur de plusieurs permis de service public, et en présence d'une liste d'attente pour l'annulation des permis, il est procédé selon l'article 22, alinéa 6.

Art. 25 Autorisations exceptionnelles

¹ Le département peut accorder des autorisations exceptionnelles et temporaires de stationnement sur le domaine public, limitées à certains emplacements provisoires nouveaux et réservés aux taxis et aux limousines, à l'occasion d'événements entraînant un fort accroissement de la demande de véhicules. Ces permis temporaires ne peuvent être délivrés que s'il apparaît, après consultation des milieux professionnels, que les taxis de service public ne sont pas en mesure de répondre à l'entier de la demande.

² Le département perçoit un émolument conformément à l'article 32.

Section 4 Formation

Art. 26 Examens pour la carte professionnelle de chauffeur de taxi

L'obtention de la carte professionnelle de chauffeur de taxi est subordonnée à la réussite d'examens pour vérifier que les candidats possèdent les connaissances nécessaires au regard des buts poursuivis par la loi. En particulier, les examens portent sur la connaissance théorique et pratique de la topographie de la ville et du canton, les obligations résultant de la loi, le maniement du compteur, la maîtrise du français et les rudiments de l'anglais.

Art. 27 Examens pour la carte professionnelle de chauffeur de limousine

L'obtention de la carte professionnelle de chauffeur de limousine est subordonnée à la réussite d'examens pour vérifier que les candidats possèdent les connaissances nécessaires au regard des buts poursuivis par la loi. En particulier, les examens portent sur les obligations résultant de la loi, la maîtrise du français et les rudiments de l'anglais.

Art. 28 Examens pour la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise

L'obtention de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise est subordonnée à la réussite d'examens pour vérifier que les candidats possèdent les connaissances nécessaires au regard des buts poursuivis par la loi. En particulier, les examens portent sur les notions de droit et de gestion d'entreprise et des obligations liées à l'emploi de travailleurs salariés.

Art. 29 Organisation des examens et équivalences

¹ Le département organise les examens ou confie cette tâche aux milieux professionnels sous sa surveillance.

² Le département peut dispenser les titulaires d'un certificat jugé équivalent délivré par d'autres cantons ou par l'autorité fédérale de passer tout ou partie des examens.

Section 5 Dispositions générales

Art. 30 Obligation d'informer

¹ Les titulaires d'une autorisation prévue par la loi sont tenus d'informer sans délai le département de tous les faits qui peuvent affecter les conditions de l'autorisation.

² Les titulaires d'une autorisation d'exploiter au sens des articles 12 et 15 tiennent à jour un registre :

- a) des véhicules dont l'entreprise fait usage;
- b) des locaux et places de stationnement servant à garer les véhicules;
- c) de ses employés s'il en est;
- d) de ses chauffeurs indépendants s'il en est.

³ Le registre est transmis pour contrôle au département une fois par année et peut être consulté par celui-ci en tout temps.

⁴ Sur demande, l'exploitant remet également au département toutes pièces justificatives permettant de vérifier l'exacte tenue du registre.

Art. 31 Révocation des autorisations

¹ Le département révoque les autorisations prévues par le chapitre II, lorsque les conditions de leur délivrance ne sont plus remplies. Les dispositions des articles 46 et 47 relatives aux sanctions administratives sont réservées.

² Le département révoque les autorisations prévues par le chapitre II, section 2, lorsque :

- a) il n'en a pas été fait usage dans les six mois qui suivent leur délivrance;
- b) elles cessent d'être utilisées par leur titulaire, sauf en cas d'incapacité temporaire de travail justifiée et dûment annoncée au département.

³ L'autorisation d'exploiter délivrée à une centrale d'ordres de courses de taxis est révoquée si, dans l'année qui suit sa délivrance, la centrale n'a pas pour affiliés le nombre minimal de taxis déterminé par le Conseil d'Etat en vertu de l'article 13, alinéa 1, lettre f.

Art. 32 Emoluments

¹ L'examen des demandes d'autorisation et la délivrance des permis de service public donnent lieu à la perception d'émoluments mis à la charge des requérants.

² Le département est habilité à percevoir les émoluments dès le dépôt de la requête et à différer l'examen de celle-ci en cas de non-paiement.

³ Les émoluments restent acquis ou dus au département en cas de refus de l'autorisation ou de retrait de la requête.

⁴ Le montant des émoluments est fixé par le Conseil d'Etat.

⁵ Un émolument annuel d'un montant maximum de 200 F par permis de service public peut être perçu des titulaires de l'autorisation d'exploiter au sens des articles 11 et 12 et affecté en tout ou partie à des tâches d'intérêt général confiées aux milieux professionnels représentatifs des exploitants de taxis de service public dans le cadre d'un contrat de prestation. Le montant de l'émolument est fixé par le département après consultation des milieux professionnels.

Art. 33 Complémentarité des transports

¹ Pour favoriser une meilleure complémentarité entre les transports privés et publics et pour permettre un meilleur service aux usagers, le département en charge de l'organisation des transports assure aux taxis de service public l'accès le plus large possible aux voies réservées aux transports en commun et aux zones ou aux rues dans lesquelles la circulation est restreinte.

² Les voies réservées aux transports en commun ne sont accessibles aux taxis de service public que dans la mesure où les impératifs liés à la gestion des

signaux lumineux préférentiels ainsi qu'à la circulation conjointe des véhicules des transports publics et des taxis le permettent. L'accès à certaines voies peut être subordonné, pour la gestion du trafic et pour des raisons techniques, à l'affiliation à une centrale.

³ Le Conseil d'Etat fixe les conditions du transport semi-collectif de personnes au moyen de taxis.

Chapitre III Obligations des chauffeurs et des exploitants

Section 1 Obligations générales

Art. 34 Obligations des chauffeurs

¹ Les chauffeurs sont tenus par un devoir général de courtoisie tant à l'égard de leurs clients, du public, de leurs collègues que des autorités. Ils doivent avoir une conduite et une tenue correcte.

² Les chauffeurs doivent en tout temps pouvoir présenter leur carte professionnelle et s'identifier auprès des clients.

³ Sont affichés à la vue des passagers, les tarifs pratiqués par le taxi, le prix de la course, la mention de l'obligation faite au chauffeur de remettre d'office une quittance, le numéro d'immatriculation du taxi, la désignation de l'entreprise si elle est détentrice du véhicule ainsi que le numéro d'appel téléphonique général ou, le cas échéant, de la centrale d'ordres de course ou de l'entreprise. Le département détermine quelles autres informations, notamment relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité ou aux sièges pour enfants, doivent être obligatoirement affichées à la vue des passagers.

⁴ Les chauffeurs remettent d'office à leur client, chaque fois qu'ils encaissent le prix d'une course, une quittance comportant, outre le prix, le numéro d'immatriculation du véhicule, l'adresse et le numéro d'appel téléphonique de la centrale ou de l'entreprise à laquelle le véhicule appartient ou un numéro de téléphone personnel si le chauffeur est indépendant et sans centrale. Ils conservent une copie de la quittance.

⁵ Les courses des taxis sont effectuées en suivant l'itinéraire le meilleur marché, sauf demande expresse du client.

⁶ Les chauffeurs se conforment strictement aux dispositions fédérales concernant la circulation des véhicules automobiles et le temps de travail et de repos.

⁷ Le Conseil d'Etat décide des modalités techniques pour l'établissement de la quittance selon les données du compteur horokilométrique et fixe les règles de comportement et les autres obligations des chauffeurs.

Art. 35 Obligations des exploitants

¹ Les exploitants respectent les dispositions des lois et ordonnances fédérales, de la loi et de ses dispositions d'application ; par ailleurs, les exploitants d'une entreprise veillent à ce que celles-ci soient respectées par leurs chauffeurs.

² Les exploitants sont tenus de se prêter aux contrôles exercés par les autorités.

³ Les exploitants d'une entreprise de limousine doivent, avant d'effectuer tout transport, avoir convenu de la prestation et de son prix. L'exploitant tient un journal des prestations de transport effectuées et mentionnant leur date, leur durée et le prix encaissé. Il est tenu de le conserver à bord du véhicule ou au siège de l'entreprise et de le présenter aux autorités sur simple requête.

⁴ L'alinéa 3 est également applicable aux exploitants d'un service de taxi qui effectuent un transport à prix forfaitaire au sens de l'article 42, alinéa 2.

Art. 36 Obligations des employeurs

¹ Les employeurs appliquent les conditions de travail et prestations sociales en usage à Genève dans la profession (ci-après : les usages).

² Les usages sont déterminés et portés à la connaissance du public selon les dispositions des articles 23 et suivants de la loi cantonale sur l'inspection et les relations du travail du 12 mars 2004 (LIRT).

³ Le Conseil d'Etat favorise la conclusion de conventions collectives entre les représentants des employeurs et des travailleurs et en étend le champ d'application en vertu des articles 27 et suivants LIRT.

⁴ A défaut, il est édicté des contrats-type de travail selon la procédure définie aux articles 360a et 360b du Code des Obligations et 33 et 34 LIRT.

Art. 37 Obligations des exploitants indépendants

¹ Les exploitants indépendants peuvent employer des chauffeurs pour autant qu'ils justifient exercer de manière effective et personnelle la conduite de leur véhicule.

² L'exploitant qui souhaite engager un chauffeur doit solliciter une autorisation auprès du département en indiquant son propre taux d'activité et celui de son ou de ses employés.

³ Sur demande du département, l'exploitant doit justifier en tout temps du maintien des conditions des alinéas 1 et 2.

⁴ L'article 40, alinéa 2, est applicable pour admettre l'existence d'un rapport de travail.

⁵ En cas d'incapacité de travail de l'exploitant ne dépassant pas six mois, il peut demander au département une dispense de conduite.

Art. 38 Véhicules

¹ Les véhicules utilisés pour le service de taxis et de limousines répondent à toutes les garanties de sécurité, de commodité et de propreté ainsi qu'aux exigences d'équipement imposées par le droit fédéral.

² Les taxis de service public sont équipés en permanence d'un compteur horokilométrique et d'une enseigne lumineuse « taxi », fixée sur le toit du véhicule et comportant des témoins lumineux agréés par le département, permettant de :

- a) limiter le temps de travail selon les durées autorisées par la législation fédérale (OTR 2);
- b) indiquer si le taxi est libre ou occupé, et si le temps maximum de travail journalier est atteint;
- c) indiquer le tarif dont le taxi fait usage.

³ Les taxis de service public sont identifiables des autres véhicules servant au transport professionnel de personnes par une couleur unique et des signes distinctifs agréés par le département. Les autres véhicules servant au transport professionnel de personnes ne peuvent porter cette couleur ni leurs signes distinctifs.

⁴ Les taxis de service privé sont équipés en permanence d'un compteur horokilométrique et d'une désignation comprenant le terme « taxi » de manière à éviter toute confusion du public avec les taxis de service public et les limousines. Ils comportent également des témoins lumineux offrant les mêmes fonctions que les enseignes lumineuses des taxis de service public, visibles de l'extérieur du véhicule. Les équipements sont agréés par le département.

⁵ Les limousines agréées sont caractérisées par un numéro d'immatriculation qui leur est spécialement attribué et par l'apposition d'un autre signe distinctif; elles ne comportent aucune désignation pouvant créer une confusion avec les taxis.

⁶ Les exploitants de taxis et les exploitants indépendants d'une limousine peuvent, si un de leur véhicule est hors service, faire usage, pour une durée maximale de 20 jours, d'un véhicule de remplacement, de la même catégorie, d'un autre exploitant dûment autorisé. Ils en informent le département qui leur délivre une attestation sujette au contrôle de la police en tout temps. Des

véhicules de remplacement peuvent également être immatriculés temporairement en respect du droit fédéral.

⁷ Les entreprises de limousines peuvent faire temporairement usage de véhicules d'autres entreprises de limousines autorisées à exercer dans le canton de Genève.

⁸ Le Conseil d'Etat fixe les conditions et exigences techniques pour :

- a) les enseignes, y compris publicitaires;
- b) la couleur et les signes distinctifs;
- c) les compteurs;
- d) les témoins lumineux;
- e) les moyens d'encaissement.

Il détermine également les conditions d'installation, d'utilisation et de contrôle des équipements.

Section 2 Obligations liées au permis de service public

Art. 39 Obligations particulières

¹ Les taxis doivent accepter toutes les courses, quel que soit le lieu de prise en charge ou de destination dans le canton.

² D'entente avec les chauffeurs indépendants, les exploitants d'entreprises et les centrales d'ordres de course, les milieux professionnels représentatifs des taxis de service public organisent sous la surveillance du département un service au public 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24. Dans la mesure du possible, ils organisent une distribution des taxis dans toutes les stations. Ils prévoient également un nombre suffisant de taxis équipés de sièges pour enfants.

³ Lesdits milieux professionnels organisent également, sous la surveillance du département, la mise en place d'un numéro d'appel général, permettant au public, par la connaissance d'un seul numéro, de commander une course. L'émolument annuel prévu à l'article 32, alinéa 5, peut être affecté à cette tâche.

⁴ Si le Conseil d'Etat constate que le service au public est insuffisant à répondre aux besoins de la population, il peut imposer aux titulaires des autorisations d'exploiter au sens des articles 11 et 12 des obligations de participer à des services communs, et réglementer le pourcentage de taxis qu'une centrale d'ordres de courses doit avoir à disposition durant certaines périodes.

⁵ Le Conseil d'Etat peut définir dans un contrat de prestations soumis à l'approbation du Grand Conseil, sous forme de résolution, d'autres obligations ou avantages liés à la détention des permis de service public.

Art. 40 Employés

¹ Le titulaire d'une autorisation d'exploiter un taxi de service public ou une entreprise de taxis de service public est autorisé à employer des travailleurs salariés pour la conduite des véhicules dont il est détenteur.

² Le statut d'employé n'est reconnu que si l'employeur prouve :

- a) l'existence de réels rapports de subordination;
- b) qu'il exerce un contrôle sur la recette journalière du chauffeur;
- c) qu'il supporte seul tous les coûts liés à l'activité professionnelle;
- d) qu'il supporte principalement le risque économique de l'activité, ce qui est présumé si le salaire perçu par le chauffeur employé constitue un pourcentage déterminé à l'avance du montant de la recette;
- e) que les cotisations sociales sont supportées et payées conformément aux lois en vigueur.

³ Le statut d'employé, s'il répond aux critères énoncés à l'alinéa 2, peut être défini dans une convention collective de travail dont le Conseil d'Etat peut étendre le champ d'application.

⁴ Le département vérifie régulièrement que les exploitants ayant des employés satisfont aux conditions de l'alinéa 2. Les exploitants remettent à cet effet au département tous documents utiles.

⁵ Si l'exploitant n'apporte pas la preuve qu'il satisfait aux conditions de l'alinéa 2 ou qu'il respecte la convention collective de travail, les chauffeurs de taxis concernés sont présumés exercer leur activité comme indépendants.

⁶ En pareil cas, et si la situation n'est pas rétablie après avoir donné à l'exploitant un ultime délai pour satisfaire aux conditions de l'alinéa 2, le département :

- a) interdit à l'exploitant la poursuite de l'activité des chauffeurs qui n'ont pas la faculté d'exercer comme indépendants;
- b) impartit à l'exploitant d'une entreprise de taxis un délai pour satisfaire aux conditions de l'article 41, pour les chauffeurs disposant de la faculté de travailler comme indépendants.

⁷ Au cas où l'employeur persiste à employer des chauffeurs, malgré l'interdiction formulée en vertu de l'alinéa 6, lettre a, l'article 23, alinéas 5 et 6, est applicable. Il en va de même si l'employeur ne satisfait pas aux conditions de l'article 41 à l'échéance du délai impartit en vertu de l'alinéa 6, lettre b.

Art. 41 Indépendants au service d'une entreprise

¹ Le titulaire d'une autorisation d'exploiter un service de taxis de service public sous forme d'entreprise est autorisé à mettre à disposition de chauffeurs de taxis indépendants des véhicules dont il est détenteur en tant que propriétaire ou preneur de leasing.

² Le chauffeur doit justifier en tout temps auprès de l'entreprise qui en garde copie, d'être affilié en qualité d'indépendant auprès d'une caisse de compensation et d'être titulaire de la carte professionnelle de chauffeur de taxi indépendant.

³ Le loyer du bail à ferme est fixé entre les parties.

⁴ Il ne peut être supérieur, proportionnellement au temps de mise à disposition du taxi, au loyer maximal admissible par catégorie de véhicules, fixé par le département et communiqué aux entreprises de taxis.

⁵ Le département détermine le loyer maximal admissible, après consultation des milieux professionnels, afin d'empêcher tout rendement abusif de l'entreprise. Il se fonde sur la valeur d'usage et d'entretien des véhicules et les autres prestations et charges objectives de l'exploitant, sans que puisse être pris en compte un quelconque avantage lié à la détention du permis de service public.

⁶ Si l'exploitant perçoit, sous quelque forme que ce soit, une rémunération supérieure au loyer maximal, l'article 23, alinéas 5 et 6, est applicable.

Section 3 Tarifs

Art. 42 Définition des tarifs

¹ Les tarifs des taxis sont déterminés selon l'enregistrement du compteur horokilométrique, calculé dans les limites maximales imposées par le Conseil d'Etat.

² Certaines courses de taxis déterminées par le Conseil d'Etat et qui impliquent un trajet hors des frontières cantonales, peuvent être rémunérées par un montant fixé librement entre l'exploitant et le client par entente préalable. Le prix de la course ne peut être supérieur à l'enregistrement du compteur, lequel reste en fonction. Les véhicules conservent la désignation « taxi » durant ces courses, sauf à l'étranger.

³ Le territoire du canton ne constitue qu'une seule zone tarifaire.

⁴ Après consultation des milieux professionnels, le Conseil d'Etat fixe les montants maximaux, TVA incluse, autorisés pour la prise en charge, le kilomètre parcouru, le temps d'attente et les bagages.

⁵ Tous les abonnés d'une même centrale d'ordres de course doivent pratiquer le même tarif.

⁶ Les tarifs des limousines sont fixés librement entre l'exploitant et le client par entente préalable.

Art. 43 Respect de la concurrence

¹ Le département peut consulter la Commission fédérale de la concurrence s'il constate des distorsions de concurrence résultant, notamment de la limitation du nombre de permis de service public ou d'un accord tarifaire entre les exploitants ou les centrales d'ordres de course.

² Le département prend les mesures nécessaires pour rétablir la concurrence.

Chapitre IV Mesures et sanctions administratives

Art. 44 Attributions spéciales des autorités

¹ Lorsque les autorités constatent que des véhicules sont utilisés comme taxis ou limousines alors que ceux-ci ne sont pas autorisés à servir au transport professionnel de personnes, elles saisissent le permis de circulation et empêchent la poursuite de la course.

² Les autorités saisissent le permis de conduire de tout chauffeur qui transporte professionnellement des personnes alors qu'il ne bénéficie pas d'une autorisation et empêchent la poursuite de la course.

³ Les autorités peuvent également saisir sur-le-champ le permis de conduire et la carte professionnelle de tout chauffeur qui commet une violation grave aux règles de la circulation, aux dispositions de la loi ou de ses dispositions d'application.

⁴ Les pièces saisies sont transmises au département pour le prononcé des mesures justifiées par les circonstances.

Art. 45 Amende administrative

¹ Indépendamment du prononcé des sanctions ou mesures prévues aux articles 46 et 47, le département peut infliger une amende administrative de 100 F à 20 000 F à toute personne ayant enfreint les prescriptions de la loi ou de ses dispositions d'exécution.

² L'amende peut être portée à 100 000 F en cas d'organisation dans un dessein de lucre, sans autorisation, d'un service de transport de personnes au sens de la présente loi.

³ L'amende peut être infligée par un officier de police lorsqu'elle n'excède pas 200 F.

⁴ Lorsqu'une infraction a été commise dans la gestion d'une personne morale ou d'une entreprise en raison individuelle, les sanctions sont applicables aux personnes qui ont agi ou auraient dû agir en son nom. La personne morale ou le propriétaire de l'entreprise individuelle répond solidairement des amendes. Les sanctions sont applicables directement aux sociétés et entreprises précitées lorsqu'il n'apparaît pas de prime abord quelles sont les personnes responsables de l'infraction.

Art. 46 Suspension et retrait de la carte professionnelle de chauffeur

¹ En cas de manquement aux devoirs imposés par la loi ou ses dispositions d'exécution par un chauffeur employé ou indépendant, le département peut, en tenant compte de la gravité de l'infraction ou de sa réitération, prononcer les sanctions suivantes à l'encontre du titulaire de la carte professionnelle de chauffeur de taxi ou de limousine :

- a) la suspension de la carte professionnelle pour une durée de dix jours à six mois;
- b) le retrait de la carte professionnelle.

² La suspension ou le retrait de la carte professionnelle d'un chauffeur exploitant un taxi ou une limousine a pour effet de suspendre ou d'annuler l'autorisation d'exploiter délivrée en vertu des articles 10, 11 ou 14. Le retrait de l'autorisation d'exploiter délivrée en vertu de l'article 11 entraîne celle du permis de service public.⁽¹⁾

³ Lorsqu'il a prononcé le retrait d'une carte professionnelle et d'une autorisation d'exploiter, le département ne peut entrer en matière sur une nouvelle demande pendant un délai de deux ans à compter du jour où la décision est entrée en force.

Art. 47 Suspension et retrait de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise

¹ En cas d'infraction à la législation ou aux conditions particulières de l'autorisation d'exploiter un service de taxis ou de limousines sous forme d'entreprise, le département peut, en tenant compte de la gravité de l'infraction ou de sa réitération, prononcer les sanctions suivantes à l'encontre du titulaire de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise :

- a) la suspension de la carte professionnelle pour une durée de dix jours à six mois;
- b) le retrait de la carte professionnelle.

² La suspension ou le retrait de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise a pour effet de suspendre ou d'annuler l'autorisation d'exploiter délivrée en vertu des articles 12 ou 15.

³ En cas de suspension de la carte professionnelle d'un dirigeant d'une entreprise exploitée par une personne morale et si l'infraction est le seul fait dudit dirigeant, le département invite le titulaire de l'autorisation d'exploiter l'entreprise à rétablir immédiatement les conditions d'exploitation par le remplacement de la personne dirigeante, l'article 16, alinéa 3, n'étant pas applicable s'agissant de la détention du capital social. A défaut, l'autorisation d'exploiter est suspendue pour la même durée.

⁴ En cas de retrait de la carte professionnelle d'un dirigeant d'une entreprise exploitée par une personne morale et si l'infraction est le seul fait dudit dirigeant, le département impartit un délai au titulaire de l'autorisation d'exploiter pour rétablir les conditions d'exploitation par le remplacement de la personne dirigeante en respect des conditions de l'article 16.

⁵ Le retrait de l'autorisation d'exploiter délivrée en vertu de l'article 12 entraîne celle des permis de service public.⁽¹⁾

⁶ Lorsqu'il a prononcé le retrait d'une carte professionnelle et d'une autorisation d'exploiter, le département ne peut entrer en matière sur une nouvelle demande pendant un délai de deux ans à compter du jour où la décision est entrée en force.

Art. 48 Commission de discipline

¹ Une commission de discipline, formée des représentants des milieux professionnels, des organes de police et de l'office cantonal des automobiles et de la navigation⁽⁵⁾, est appelée à donner son préavis sur les mesures et sanctions administratives prononcées par le département. Ses préavis ont valeur consultative et ne lient pas le département.

² Le Conseil d'Etat fixe les conditions de représentation des milieux professionnels et nomme les membres de la commission.

Chapitre V Dispositions finales et transitoires

Section 1 Dispositions finales

Art. 49 Dispositions d'applications

Le Conseil d'Etat édicte les dispositions nécessaires pour l'application de la loi.

Art. 50 Commission consultative

¹ Une commission consultative, formée des représentants des milieux professionnels, est appelée à donner son préavis sur l'application de la loi.

Elle est consultée par le département chaque fois qu'il le juge nécessaire. Elle est réunie au moins deux fois par an.

² Le Conseil d'Etat fixe les conditions de représentation des milieux professionnels et nomme les membres de la commission.

Art. 51 **Clause abrogatoire**

La loi sur les services de taxis, du 26 mars 1999, est abrogée.

Art. 52 **Entrée en vigueur**

Le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur de la loi.

Section 2 **Dispositions transitoires**

Art. 53 **Chauffeurs de taxis employés ou indépendants**

¹ Les chauffeurs de taxis titulaires de la carte professionnelle de chauffeur employé ou de chauffeur indépendant sans employé au sens de l'article 4 ou de l'article 5 de la loi sur les services de taxis du 26 mars 1999 (ci-après : « la loi du 26 mars 1999 ») qui, lors de l'entrée en vigueur de la loi, exercent de manière effective leur profession, se voient délivrer la carte professionnelle de chauffeur de taxi en vertu de l'article 6.

² La mention prévue à l'article 6, alinéa 3, est apposée sur la carte professionnelle après que le département a contrôlé si le chauffeur est autorisé à travailler en Suisse comme employé ou indépendant.

³ Les chauffeurs de taxis qui, lors de l'entrée en vigueur de la loi, exercent de manière effective leur profession en qualité d'indépendants, sont autorisés à poursuivre leur activité durant une année.

⁴ A l'échéance du délai, l'exploitant doit avoir satisfait aux conditions de l'article 10, alinéa 1, ou de l'article 11, alinéa 1, et sollicité du département la délivrance d'une nouvelle autorisation d'exploiter au sens de l'article 10 ou de l'article 11. Si le département constate que l'exploitant ne remplit pas les conditions de renouvellement de l'autorisation, il lui impartit un ultime délai pour satisfaire à celles-ci et l'avertit qu'à défaut et à l'échéance dudit délai, l'autorisation d'exploiter sera révoquée.

⁵ Les chauffeurs indépendants qui occupent des employés disposent, dès l'entrée en vigueur de la loi, d'un délai de trois mois pour satisfaire aux conditions de l'article 37.

Art. 54 Exploitants d'une entreprise de taxis avec permis de stationnement

¹ Les titulaires du brevet d'exploitant au sens de l'article 15A de la loi du 26 mars 1999 qui, lors de l'entrée en vigueur de la loi, exercent de manière effective leur profession à la tête d'une entreprise, se voient délivrer la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise en vertu de l'article 8.

² Les exploitants d'une entreprise de taxis avec permis de stationnement qui, lors de l'entrée en vigueur de la loi, exercent de manière effective leur profession, sont autorisés à poursuivre leur activité durant une année.

³ A l'échéance du délai, l'exploitant doit avoir satisfait aux conditions de l'article 12, alinéa 1, et sollicité du département la délivrance d'une nouvelle autorisation d'exploiter au sens de l'article 12. Si le département constate que l'exploitant ne remplit pas les conditions de renouvellement de l'autorisation, il lui impartit un ultime délai pour satisfaire à celles-ci et l'avertit qu'à défaut et à l'échéance dudit délai, l'autorisation d'exploiter sera révoquée.

⁴ Les exploitants disposent, dès l'entrée en vigueur de la loi, d'un délai de trois mois pour se conformer aux articles 40 et 41.

Art. 55 Exploitants d'une centrale d'ordres de courses de taxis

¹ Les exploitants d'une centrale d'ordres de course de taxis qui, lors de l'entrée en vigueur de la loi, exercent de manière effective leur profession, sont autorisés à poursuivre leur activité durant une année.

² A l'échéance du délai, l'exploitant doit avoir sollicité du département une autorisation d'exploiter au sens de l'article 13.

³ Le département peut prolonger le délai d'une année.

Art. 56 Chauffeurs de limousines et exploitants d'une entreprise de limousines

¹ Les chauffeurs de limousines et exploitants d'une entreprise de limousines qui, lors de l'entrée en vigueur de la loi, remplissent les conditions de l'article 7, alinéa 2, lettres a et b, et exercent de manière effective leur profession depuis plus d'une année, sont autorisés à poursuivre leur activité durant une année.

² A l'échéance du délai, l'exploitant, le cas échéant la personne dirigeant effectivement une personne morale, doit avoir obtenu la carte professionnelle de chauffeur de limousine ou d'exploitant d'une entreprise de limousines et avoir sollicité du département une autorisation d'exploiter en vertu des articles 14 ou 15.

³ Le département peut prolonger le délai d'une année, si cela s'avère nécessaire pour organiser les examens prévus aux articles 27 et 28. Il en informe les chauffeurs et exploitants concernés.

⁴ L'exploitant qui dirige effectivement, depuis plus de 3 ans, une entreprise de limousines comprenant au moins trois véhicules, bénéficie des dérogations prévues à l'article 8, alinéas 3 et 4.

⁵ La personne morale qui exploite une entreprise de limousines dispose d'un délai de 3 ans pour satisfaire aux conditions de l'article 16, alinéas 2 et 5.

Art. 57 Cumul d'autorisations d'exploiter

Le titulaire de plusieurs autorisations d'exploiter dispose d'un délai de trois mois dès l'entrée en vigueur de la loi pour indiquer au département quelle autorisation il entend conserver pour se mettre en conformité de l'article 9, alinéa 2. A défaut d'indication, le département révoque la ou les autorisations les plus récentes.

Art. 58 Permis de service public

¹ Les permis de stationnement délivrés au sens des articles 8 et suivants de la loi du 16 mars 1999 sont d'office considérés comme des permis de service public au sens de la loi. Ils sont renouvelés, pour autant que les titulaires remplissent les conditions de leur maintien, en même temps que les autorisations d'exploiter en vertu des articles 53 ou 54.

² Durant la première année après l'entrée en vigueur de la loi, les personnes suivantes ont droit à bénéficier d'un permis de service public, pour autant qu'elles exercent de manière effective leur profession et ne sont pas déjà au bénéfice d'un tel permis, sans qu'il ne soit tenu compte de la limite prévue à l'article 20 :

- a) les exploitants d'un taxi sans permis de stationnement, titulaires du brevet d'exploitant avant le 1^{er} janvier 2004;
- b) les exploitants d'un taxi sans permis de stationnement, exerçant leur activité en vertu de l'article 58 du règlement d'exécution de la loi du 26 mars 1999;
- c) les chauffeurs de taxi employés, titulaires du brevet d'exploitant avant le 1^{er} janvier 2004;
- d) les chauffeurs de taxi employés, exerçant sans interruption leur activité depuis le 31 mai 1999.

³ Ces permis de service public sont délivrés contre paiement de la taxe unique prévue à l'article 21, alinéa 4, mais dont le montant dépend de la date du début d'activité, sans interruption, dans la profession du taxi du requérant. La taxe est de 25 000 F pour les chauffeurs ayant débuté leur activité avant le

1^{er} juin 1999 et augmente de 7 000 F pour chaque année subséquente durant laquelle l'activité a débuté.

⁴ Dès la deuxième année qui suit l'entrée en vigueur de la loi, le nombre de permis de service public est à nouveau limité en application de l'article 20 et les éventuelles listes d'attente tenues selon les articles 21 et 22.

⁵ Tant que le nombre de permis de service public déterminé dès la deuxième année n'est pas atteint, le montant compensatoire d'annulation des permis de service public au sens de l'article 22, alinéa 3, est fixée à un montant de 40 000 F et la taxe au sens de l'article 21, alinéa 4, à 60 000 F.

⁶ Dès que le département considère que le nombre de permis de service public adéquat est atteint et reste stable, le Conseil d'Etat fixe le montant de la taxe et du montant compensatoire selon les principes de l'article 21, alinéa 6.

⁷ La taxe prévue à l'article 25, alinéa 1, de la loi du 26 mars 1999 n'est plus perçue dès le 1^{er} janvier 2004. Le solde des taxes perçues antérieurement, après paiement des indemnités versées en application de l'article 38 de la loi du 26 mars 1999, est affecté au fonds prévu par l'article 21, alinéa 4.

⁸ Les personnes inscrites sur les listes d'attente en vertu de l'article 9, alinéa 5, ou de l'article 38, alinéa 4, de la loi du 26 mars 1999 conservent le bénéfice de la date d'inscription pour figurer le cas échéant sur les listes d'attente au sens de l'article 21, alinéa 3, ou de l'article 22, alinéa 5.

⁹ Les personnes ayant obtenu la délivrance d'un permis de service public en vertu des alinéas 1 et 2 reçoivent, en cas d'annulation de leur permis, un montant compensatoire réduit dans la même proportion, selon la durée dont elles en ont fait usage. Le Conseil d'Etat fixe les modalités de calcul.

Art. 59 Equipement des taxis

¹ Sous réserve des exceptions figurant aux alinéas 2 et 3, les exploitants de taxis disposent d'un délai d'un an après l'entrée en vigueur de la loi pour équiper leur véhicule en conformité de l'article 38, alinéas 2 à 4 de la loi.

² La couleur unique d'identification en conformité de l'article 38, alinéa 3, est obligatoire pour l'immatriculation de véhicules taxis neufs dès l'entrée en vigueur de la loi. Pour les véhicules déjà immatriculés ou les véhicules neufs devant être immatriculés après l'entrée en vigueur de la loi, mais ayant fait l'objet d'une commande ferme et définitive avant l'entrée en vigueur de celle-ci, la couleur unique est obligatoire après un délai de 5 ans.

³ Le département fixe les délais pour le port obligatoire des signes distinctifs des taxis de service public, au sens de l'article 38, alinéa 3.

Art. 60 Usage du domaine public

La disposition de l'article 19, alinéa 1, ne s'applique aux exploitants d'un taxi de service privé qu'un an après l'entrée en vigueur de la loi.

Art. 61 Mesures et sanctions administratives

¹ Les dispositions des articles 28 à 31 de la loi du 26 mars 1999 restent applicables aux infractions commises avant l'entrée en vigueur de la présente loi.

² Sous réserve de l'article 31, alinéa 2, les dispositions des articles 28 à 31 de la loi du 26 mars 1999 restent applicables aux infractions commises avant l'entrée en vigueur de la présente loi.⁽³⁾

Art. 62 Rapport au Grand Conseil

Le Conseil d'Etat adresse au Grand Conseil un rapport sur l'application de la loi au cours de la deuxième année qui suit son entrée en vigueur.

55e législature - 4e année - Session 04 (janvier 2005) - Séance 21 du 21.01.2005 à 15h00

Mise en place et contrôles

Service public

Couleur unique

PL 9198-A

Rapport de la commission des transports chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat sur les services de taxis et de limousines (LTaxis) (H 1 30)

Rapport de Mme Nelly Guichard (PDC)

Débat

Mme Nelly Guichard (PDC), rapporteuse. Dans la longue saga des taxis, les tentatives de rédiger une loi servant à réglementer la profession ont débouché sur des travaux souvent de longue haleine, mais rarement couronnés de succès sur le long terme. A réitérées reprises, il a fallu remettre le travail sur le métier, comme en témoigne l'historique annexé au rapport. Les derniers débats sur le sujet - en mars 1999 - sont encore en nos mémoires. Une loi a été votée, mais son application a posé des problèmes, puisqu'elle est entrée en vigueur le 1er juin 1999 et que le règlement n'est arrivé qu'en début 2000. Cette loi a également laissé quelques espaces pour que se développent à nouveau - de manière tout à fait démesurée - des taxis sans droit de stationnement et elle n'a pas permis d'éviter la reprise de cette l'activité illicite de location de plaques.

Le projet de loi sur lequel vous êtes appelés à vous prononcer représente une première que l'on peut qualifier d'historique, car le fait d'avoir obtenu l'accord de la quasi-totalité des associations - elles sont fort nombreuses - pour rédiger le projet de loi envoyé en commission des transports en mars 2004 mérite une attention particulière. Il a fallu du temps - près d'un an pour la rédaction - et des talents de négociateur pour arriver à fédérer autour d'un texte une profession dont les intérêts sont parfois totalement divergents. Et les professionnels eux-mêmes ont reconnu la qualité de ce travail. Ils estiment que la situation actuelle nuit à tous: à eux-mêmes qui n'y trouvent pas leur compte, à ceux qui souhaitent quitter la profession et qui n'en ont pas les moyens, aux clients et donc, aussi, à l'image de Genève à travers ce service.

Puisque les chauffeurs de taxi se réclament d'un statut d'indépendants, il paraîtrait logique de leur laisser le soin de s'organiser eux-mêmes ou, du moins, que la profession le fasse. Mais, à Genève comme ailleurs, ceci est irréaliste. Il est impossible de laisser la profession gérer seule cette concurrence et cette rivalité parfois féroces sous peine d'arriver à des situations de prolifération et de désordre. Des villes suisses telles que Zürich et Berne en ont fait l'expérience. On peut également citer l'exemple de la libéralisation en Irlande, qui a vu le nombre de taxis passer de 3000 à 16'000.

Il a fallu proposer un cadre mieux structuré pour apporter un peu d'ordre et de sérénité, indispensables à l'exercice de la profession. Cela a nécessité la rédaction d'une loi détaillée - trop détaillée - et complexe, qui ressemble à un règlement. Mais c'est véritablement le seul moyen de légiférer dans un domaine aussi compliqué.

Les membres de la commission ont pris la peine d'aller sur le terrain, de visiter des centrales, de se rendre à l'aéroport, un lieu particulièrement sinistré et pourtant il est la porte de Genève. La qualité des taxis et la manière de prendre en charge les clients contribuent à donner une bonne ou une mauvaise image de Genève.

Les membres de la commission ont donc pu se convaincre, par ces visites et des auditions aux milieux professionnels, qu'une loi nouvelle et détaillée était nécessaire. Il fallait trouver des solutions pour contenir l'incessante augmentation du nombre des taxis, il fallait aussi distinguer plus clairement les taxis des limousines et, enfin, il fallait trouver un meilleur moyen que celui mis en place en 1999 pour permettre aux chauffeurs désirant quitter la profession de le faire de manière décente - matériellement parlant.

Il nous paraissait également nécessaire de donner aux taxis une meilleure visibilité pour les clients, par une couleur unique ou des signes distinctifs. Un contrôle des courses devrait également permettre d'éviter les abus et la commission s'est penchée sur une meilleure définition du statut de l'employé.

En résumé, la nouvelle loi vise à mieux définir les droits et les devoirs des différents acteurs et, par là même, à améliorer le service à la clientèle. Le fait que toutes les associations aient trouvé un terrain d'entente autour de la loi présentée au printemps dernier est déjà un pas remarquable. **Mais ce bel accord nécessite une mise en place rapide. Lors de leurs auditions, les milieux professionnels l'ont demandé expressément et avec insistance.** Cette fois, le règlement est très avancé dans sa préparation et il pourrait accompagner la loi dès qu'elle entrera en vigueur, alors qu'il a beaucoup trop tardé pour la précédente.

Je vous invite donc, Mesdames et Messieurs les députés, à voter le projet de loi tel qu'il ressort des travaux de la commission.

Mme Ariane Wisard-Blum (Ve). Tout d'abord, je commencerai par remercier Mme la députée Nelly Guichard qui a fait un rapport excellent et très complet, qui résume parfaitement les nombreux mois de travail passés à la commission des transports pour finalement accepter ce projet de loi sur les taxis. Effectivement, le problème récurrent des taxis à Genève n'a jusqu'à aujourd'hui pas trouvé de réponse permettant de réguler le nombre des taxis, surtout ceux sans droit de stationnement, dits bonbonnes bleues. Malgré les nombreuses lois déjà votées pour assainir la situation, aucune n'a déployé les effets escomptés.

La Constitution fédérale sur la liberté économique nous empêche pour le moment de légiférer de manière réellement efficace. Ainsi, en négociation avec la profession, le département de justice et police a élaboré ce projet de loi sensé - entre autres - diminuer l'attractivité des taxis sans droit de stationnement et réguler leur nombre. Ce projet de loi imparfait - étant données les limites d'action imposées par le droit fédéral - est toutefois soutenu par presque toute la profession. Et surtout, il met de l'ordre dans une situation chaotique et prend en compte les intérêts des usagers.

Toutefois, pour régler sûrement et définitivement le problème des taxis, il faudra certainement aller plus loin, dans le sens d'une concession générale à une entreprise, ou de contrats de prestations. Car les taxis sont - de fait - un service au public qui n'est pas encore considéré comme un service public. En englobant tous les taxis actuels dans les bonbonnes jaunes - avec droit de stationnement - il aurait fallu oser interdire une fois pour toutes les taxis sans droit de stationnement, en tablant sur un changement de jurisprudence du Tribunal fédéral.

Les Verts voteront donc ce projet de loi, tout en insistant auprès du département de justice et police sur l'importance des contrôles de l'application de cette loi sur le terrain.

M. Alain Meylan (L). J'aimerais m'associer aux remerciements de Mme Wisard-Blum à Mme Guichard, qui les mérite amplement pour ce rapport complet réalisé en un temps record, compte tenu de l'urgence de la situation. Le groupe libéral votera cette loi, mais ce n'est pas de gaieté de coeur que nous le ferons. Je crois qu'il n'y a pas une loi dans notre législation qui soit aussi peu libérale que celle-là. C'est donc en tenant compte des négociations qui ont eu lieu dans la profession et des contraintes liées à la concurrence au niveau fédéral, ainsi que celles d'un service public qui doit être maintenu et amélioré par la profession, que nous estimons nécessaire de faire une sorte de pari sur l'avenir. Pari que nous proposons à cette profession qui, à mon sens, a une ultime chance de se mettre d'accord, de s'associer et d'avoir les contrôles nécessaires à son fonctionnement interne.

Si on devait constater que cela - pour la troisième fois - ne fonctionne pas, qu'il y a toujours des problèmes au sein de la profession, alors on devrait réfléchir à un service public minimum - le mot a été lancé par ma préopinante - qui serait éventuellement rattaché à une régie. On pourrait ainsi supprimer la loi et laisser le libre exercice pour le reste de la profession, mais je ne crois pas que ce soit une bonne idée.

C'est donc un véritable pari que nous faisons à la profession de taxi, en y mettant certaines contraintes pouvant être perçues comme excessives, mais qui sont nécessaires au vu de l'histoire des précédentes lois. En tous cas, je souhaite que la profession en prenne conscience et relève cet enjeu. Encore un dernier mot. Je ne déposerai pas d'amendement en ce sens, mais je crois qu'une grande discussion a eu lieu en commission pour donner au Conseil d'Etat la possibilité d'autoriser l'utilisation des voies de bus - en cas exceptionnels, voire ponctuels - pour des raisons de sécurité, comme lors d'un transfert ou d'un transport de personnalités, ou lors d'une grande manifestation internationale. On en a un certain nombre à Genève. Il y a eu des débats, ils ne sont pas terminés, mais il faudra trouver une solution à ce niveau et je fais confiance au Conseil d'Etat pour la trouver dans un respect des intérêts des uns et des autres.

M. Jean-Marc Odier (R). On peut remercier Mme Guichard pour son rapport, tant il est conforme aux auditions ainsi qu'aux trois ou quatre lectures auxquelles la commission a procédé. Ce projet de loi est extrêmement complexe, avec des dispositions transitoires, de multiples renvois. Ce n'est pas facile d'établir un rapport dans ces circonstances, nous pouvons donc dire que le travail de Mme Guichard a été minutieux et que cela mérite en soi des remerciements.

J'aimerais aussi dire que l'intérêt suscité par ce travail en commission a démontré que - pour une fois - nous n'avons pas connu de clivages politiques. J'ai le net sentiment que les commissaires ont travaillé dans l'intérêt général, il faut le relever car ce n'est pas toujours le cas, et je pense que c'est une bonne chose.

La loi apporte quelque chose de tout nouveau par rapport à la loi de 1999. Elle concerne, en plus des taxis, l'ensemble du transport professionnel de personnes effectué au moyen de véhicules légers.

Pour le département, cela demandera une organisation pour appliquer cette loi non seulement aux taxis, mais à l'ensemble élargi de cette profession. Administrativement, cela impliquera une lourde

charge, étant donné que les détenteurs de permis de conduire de transport professionnel sont nombreux et que ces chauffeurs devront acquérir des cartes professionnelles.

Le groupe radical est particulièrement satisfait, puisque avant le dépôt du projet de loi du Conseil d'Etat il avait déposé un projet de loi dont les dispositions concernant la couleur unique et le système d'enregistrement des quittances et de leur impression ont été reprises du projet de loi radical et intégrées dans le projet de loi finalement adopté par la commission.

Nous sommes également satisfaits de voir que cette loi adopte un nouveau système d'appel centralisé pour demander un taxi, que dorénavant une commission consultative - ou de discipline - devrait permettre de suivre l'application de cette loi et qu'il y aura normalement un rapport adressé au Grand Conseil dès la deuxième année.

Cette disposition existait déjà en 1999, malheureusement nous n'avons pas eu ici de rapport sur l'application de cette loi et c'est fort dommage. C'est pour cela que je recommande au Conseil d'Etat, dans ce qu'il va pouvoir mettre en oeuvre maintenant, de fournir un effort pour que l'ensemble de ces dispositions soit appliqué, comme le contrôle nécessaire à la bonne application de cette loi.

J'ai un ou deux regrets. Le premier, c'est qu'on aurait pu ajouter une disposition pour accentuer l'information à la population sur le nouveau fonctionnement de cette profession et de cette loi, afin de - comme nous l'avons vu en nous rendant à l'aéroport - donner une meilleure information aux voyageurs. Car, malgré ce que nous a expliqué la direction de l'Aéroport de Genève et malgré ce que nous avons pu voir sur place, je pense que cette information n'est pas optimale. Il faut se rendre compte que tout est nouveau pour les voyageurs arrivant dans un autre pays, et les informations sont difficiles à obtenir. C'est pour cela que je pense qu'il y a mieux à faire dans ce sens.

La loi va impliquer d'importantes charges administratives, mais un contrôle important sera également nécessaire sur le terrain. Dans ce sens, je pense qu'il faudra dégager du monde dans le département pour s'occuper de contrôler si les dispositions que nous votons aujourd'hui sont réellement appliquées.

J'aimerais aussi dire qu'il faudra enchaîner rapidement avec le règlement, mais je suis certain que Mme la présidente nous en dira un peu plus tout à l'heure, et que ce règlement d'application est déjà prêt. Les dispositions transitoires de la loi prévoient différents délais allant de trois mois à un an, voire à cinq ans. Nous devons donc nous tenir prêts, avec ce règlement d'application, pour que tout suive après le vote de cette loi.

Donc, le groupe radical votera cette loi telle qu'elle est ressortie des travaux de la commission. Si des modifications survenaient toutefois, ne serait-ce que par rapport à la couleur unique, nous maintiendrions le projet de loi radical. Sans cela, nous aurons le plaisir de retirer le projet de loi radical, puisque nos dispositions sont intégrées dans le projet finalement voté par la commission.

M. Sami Kanaan (S). Oui, Madame la présidente... (Le téléphone portable de M. Kanaan provoque des interférences sonores.) Excusez-moi, on va éteindre la machine... Le groupe socialiste s'associe aux précédentes remarques, se félicite du travail effectué et votera le projet de loi en l'état.

Il faut également faire preuve d'une certaine modestie. Le travail d'une commission parlementaire sur une loi de ce type montre que c'est non seulement atteindre, mais en partie dépasser les limites raisonnables de ce que peut assumer une commission de quinze membres en principe miliciens bénévoles. Nous avons participé à la rédaction législative, mais ce n'est pas raisonnable de le faire dans un contexte pareil. Nous avons récrit quasiment chaque phrase de cette loi et je dirais que 80% - voire 90% - de ces modifications étaient de nature rédactionnelle.

Cela dit, nous avons aussi - heureusement - traité toute une série de questions très importantes. Pour simplifier, je dirais que nous avons validé, à quelques rares nuances près, les options du projet de loi proposé par le Conseil d'Etat. Ce projet de loi résultait d'une concertation très approfondie, et nous félicitons le Conseil d'Etat d'avoir mené ce travail qui nous a économisé un certain nombre de concertations et d'auditions.

Je ne reviendrai pas sur toutes les améliorations qui sont très bien expliquées dans le rapport et par les intervenants précédents. Mais il est vrai que nous nous sommes permis, sur certains points, d'aller un peu plus loin que la proposition initiale du Conseil d'Etat. Ce ne sont pas des points anodins, puisqu'ils relèvent presque tous de la qualité du service proposé aux usagers. J'insisterai encore une fois sur l'importance des taxis en tant que facteur clef de la mobilité à Genève, notamment pour tous nos visiteurs internationaux et quelle que soit la raison de leur visite.

On dit ici que le projet de loi est soutenu par l'ensemble de la profession, mais il est vrai que - je le reconnais, car il faut être honnête là-dessus - la profession a grimacé sur quelques sujets. Nous savons que certaines dispositions sont évidemment moins motivantes pour eux. Par exemple, nous avons imposé l'imprimante à bord avec la quittance obligatoire; nous avons imposé l'obligation de signes distinctifs très clairs sur les véhicules; nous avons introduit des restrictions quant à la surface dévolue à la publicité - nous n'avons pas interdit la publicité, mais on a indiqué que nous ne souhaitons pas que les véhicules en soient entièrement couverts; et nous avons peut-être été un peu loin en imposant le principe de la couleur unique - mais avec un délai transitoire très long. Toutes ces modifications relèvent d'un souci unanime de la commission de dire qu'à Genève il est important

d'avoir une lisibilité du service des taxis, ainsi qu'une fiabilité. Nous ne soupçonnons pas les chauffeurs de ne pas être fiables, mais c'est une question de transparence et de simplicité pour nos visiteurs.

Dans un monde idéal, on aurait aussi voulu une centrale unique, parce que cela simplifie l'accès au système. Là aussi, ce n'est pas possible pour des raisons de liberté de commerce.

La profession est aujourd'hui soumise à un défi; elle peut se mettre d'accord sur tous les points, nous les suivrons probablement. Il est clair qu'il n'est jamais bon de faire le bonheur des gens malgré eux, mais il est vrai aussi que dans le cadre de la profession des taxis nous nous sommes permis, sur certains points, de faire en quelque sorte leur bonheur malgré eux. Je pense que si, d'ici quelques années, des propositions unanimes de changement viennent de la profession, nous les écouterons certainement.

Dernier point, qui n'est pas des moindres. Cette loi, comme les précédentes, pourrait échouer dans son application si elle n'est pas assortie d'un système de contrôle. Un des problèmes répétés des lois précédentes a été l'absence de contrôles suffisants. Cela peut toucher, par exemple, les taxis à l'aéroport, où vous avez la concurrence déloyale de taxis étrangers qui ne jouent pas le jeu. Il peut y avoir d'autres problèmes, d'autres types d'abus; dans n'importe quelle profession vous avez toujours quelques moutons noirs et toutes sortes de problèmes potentiels. **Si les contrôles et l'accompagnement ne suivent pas, cette loi pourrait échouer comme les autres et ce serait regrettable.** La profession comme la collectivité ont besoin d'un service des taxis qui fonctionne. **Cela dépend du Conseil d'Etat et de la profession. Nous insistons donc lourdement sur la nécessité d'assortir l'application de cette loi d'un système adéquat de suivi et de contrôle.** Par conséquent, nous voterons ce projet de loi en l'état.

M. Jean Spielmann (AdG). Très rapidement. Je participe aussi aux travaux de cette commission, ainsi qu'à l'accord mis en place sur l'importance de faire passer cette loi pour répondre à une série de questions urgentes et ne pas tarder à l'appliquer.

Je tiens cependant à rectifier deux éléments discutés et mis en place. On a dit que l'ensemble de la profession était d'accord. Il faut savoir qu'il n'y a pas eu d'accord sur le problème de la couleur, c'est la commission qui a décidé de l'imposer aux taxis. Je ne suis pas sûr que cela soit totalement indispensable. La bonbonne et les questions réglées dans la loi seraient très largement suffisantes, on n'est pas obligé d'imposer une couleur unique aux taxis. A partir de maintenant, il reste un délai de cinq ans pour mettre ceci en place, et je pense que cette question ne mérite pas que l'on revioie toute la loi ou que l'on recommence toute la discussion: il faut aller de l'avant. Mais il n'est peut-être pas absolument nécessaire d'appliquer la totalité des réglementations, on peut éventuellement assouplir cette partie. Je ne ferai pas d'amendement, car nous nous sommes mis d'accord pour voter cette loi en urgence et l'appliquer le plus rapidement possible.

L'autre question est liée aux centrales et à la possibilité des derniers venus dans la profession d'être intégrés dans la liste. Il y a là nécessité d'avoir une certaine souplesse, nous en discuterons dans le cadre des applications et du règlement, mais je suis satisfait de la manière dont les choses ont évolué et j'espère que ce Grand Conseil votera cette loi le plus rapidement possible.

M. Jacques Baud (UDC). Je vous remercie, Madame la présidente. Je remercie également Mme la rapporteure de son excellent rapport. Que dire de plus ? Tout est dedans.

On a cherché un consensus, on l'a trouvé. Cela n'a pas été facile, mais il y est ! Mais, dans un consensus, cela ne veut pas dire que tout le monde s'y trouve. Il y aura toujours des personnes qui ne s'y trouveront pas, surtout dans le domaine des taxis qui est si divers et si compliqué.

Mon collègue M. Spielmann nous a parlé à l'instant de la problématique de la couleur unique. Ce qui nous a amené à choisir cette couleur unique - qui sera décidée par le département - c'est qu'un taxi est un instrument de travail destiné au public, il doit donc être reconnaissable par tous et sans ambiguïté, d'autant plus que certaines voies TPG pourraient leur être ouvertes. Une couleur unique me semble donc découler du bon sens, elle sera propice au bon déroulement des opérations - ainsi qu'à la paix dans les ménages. Parce qu'on y voit toutes sortes de choses, de couleurs et de formes, et la plupart des clients, pour reconnaître s'il s'agit d'un taxi, doivent se repérer d'après la bonbonne - ce n'est pas toujours très facile.

Donc, pour l'heure, je pense que ce projet de loi extrêmement complexe et compliqué ne résout pas tout ! Il y a les problèmes avec les taxis français. A mon avis, de ce côté, la solution n'est pas encore trouvée, cela va être long et compliqué. Mais dans l'ensemble, c'est une bonne loi et nous la voterons.

Mme Micheline Spoerri, conseillère d'Etat. Je ne peux que m'associer aux remerciements exprimés dans cette salle. Je remercie Mme la rapporteure, je remercie le président de la commission ainsi que ses membres, les associations professionnelles et, dans les services du département de justice et police, l'ensemble des personnes qui ont apporté leur attention, leur travail, leur volonté et leur détermination à trouver une nouvelle loi qui - comme l'a soulevé M. Odier tout à l'heure - élargit le champ d'application à d'autres types de transports. Voilà pour mon premier propos.

Le but est d'assainir cette profession, non seulement à la satisfaction des habitants de Genève mais également à la satisfaction de la profession. Car on ne peut pas bien exercer son métier si l'on n'est pas dans un cadre qui permet de le faire. *Il s'agissait donc de donner la possibilité aux taxis d'entrer dans un service public connaissant - par ailleurs - les règles de l'économie de marché. Voilà pour le fond du problème.*

Le problème de l'information a été soulevé à juste titre par M. Odier: il sera indispensable d'apporter à la population un certain nombre d'informations générales, et particulièrement dans des sites critiques comme l'aéroport, lequel nécessite l'intervention de plusieurs partenaires pour contrôler la situation pendant certaines périodes de l'année - j'ajouterais que j'étais à midi à la gare Cornavin où j'entends bien que le même type de gardiennage se mette en place. Cela sera sans doute nécessaire sur d'autres sites. Cela fait partie, Mesdames et Messieurs les députés, ainsi que de la profession, de ce que vous attendez quant à l'efficacité que nous devons garantir au texte de loi.

S'agissant du règlement d'application évoqué, je voudrais juste vous rappeler qu'à mon arrivée au département un certain nombre de dispositions n'avaient malheureusement pas été mises en oeuvre, malgré la constitution d'une commission de suivi. Et j'ai très vite réalisé que nous n'arriverions pas tous seuls - le département et la profession - à réviser cette loi de façon générale. Par conséquent, le Conseil d'Etat est conscient de l'importance d'une rapide entrée en vigueur du règlement. Je précise, pour celles et ceux qui ne le sauraient pas, que ce projet de règlement est déjà en consultation auprès des milieux professionnels.

Enfin, M. Meylan a évoqué tout à l'heure l'utilisation potentielle des voies de bus. Je souhaite déclarer que le Conseil d'Etat est ouvert - d'ailleurs, il est en train d'étudier la question pour les transports professionnels en général, de biens ou de personnes - à ce que l'utilisation des voies réservées au TPG soit autorisée de façon efficace et intelligente pour le bien de tous. Voilà ce que je voulais dire. Et je remercie encore une fois l'ensemble de ce parlement qui a montré une remarquable détermination.

Mise aux voix, la loi 9198 est adoptée en premier débat par 56 oui (unanimité des votants).

La loi 9198 est adoptée article par article en deuxième débat et en troisième débat.

Mise aux voix, la loi 9198 est adoptée en troisième débat dans son ensemble par 50 oui et 9 abstentions.

M. Jean Spielmann (AdG). J'ai demandé la parole pour annoncer le retrait de la motion qui demandait la mise en place d'un projet de loi. Puisque la loi est votée, cette motion peut être retirée et les autres objets classés.

La présidente. Je reformule: vous retirez la motion 1541-A. (Remarque de M. Jean Spielmann.) Bien ! Et si vous êtes d'accord, le classement des trois pétitions sera voté ensemble.

Le Grand conseil prend acte du retrait de la M 1541-A.

M. Jean-Marc Odier (R). [Comme annoncé tout à l'heure, le groupe radical retire le projet de loi 8992-A, étant donné que ses dispositions ont été incluses dans le projet de loi voté à l'instant.](#)

Le Grand conseil prend acte du retrait du PL 8992-A.

Mises aux voix, les conclusions de la commission des transports (dépôt des pétitions 1475-A, 1476-A et 1477-A sur le bureau du Grand Conseil) sont adoptées par 51 oui et 1 abstention.

La présidente. Je salue à la tribune la présence de M. le député Jenni. Nous passons au point suivant.



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Département de l'économie et de la santé
Le Conseiller d'Etat

DES
Case postale 3984
1211 Genève 3

Aux destinataires selon liste annexée

N^oréf. : PFL/706277-2008/NB

Genève, le 23 décembre 2008

Concerne : résultats de la consultation élargie sur les lignes directrices du projet de révision de la loi cantonale sur les taxis et limousines (LTaxis - H 1 30)

Mesdames, Messieurs,

En référence au courrier du 13 mars 2008 valant consultation élargie sur les lignes directrices de la révision de la loi cantonale sur les taxis et limousines, je vous prie de trouver ci-joint les résultats de la procédure précitée.

A noter que 21 destinataires de la procédure de consultation ont répondu, alors que pour 3 d'entre eux (département des finances, département de l'instruction publique et société de cafetiers-restaurateurs-hôteliers de Genève), aucune détermination n'est parvenue au département de l'économie et de la santé (DES). Par ailleurs, le département de la solidarité et de l'emploi (DSE) ainsi que Genève Place financière ont signifié ne pas formuler de commentaires en l'état du processus de révision.

La majorité des destinataires s'étant prononcés sur la consultation a salué la volonté de réforme et l'ouverture d'esprit adoptée par le DES dans la recherche de solutions à la problématique du transport professionnel de personnes. Compte tenu de la spécificité des problématiques abordées, il est constaté que les milieux professionnels (centrales exceptées) ont émis des avis sur la totalité des lignes directrices proposées, alors que les organismes « consommateurs » se sont focalisés sur les éléments ayant une incidence directe sur la clientèle des taxis et limousines.

En outre, les résultats chiffrés sont exprimés en pourcent des réponses données. Enfin, les entités non citées dans les commentaires qui suivent doivent être considérées comme ayant formellement répondu à la consultation, mais sans exprimer d'avis sur telle ou telle ligne directrice.

En vous remerciant d'avoir contribué activement à la procédure de consultation et d'avoir ainsi permis au DES d'avoir une vision plus claire des préoccupations qui sont les vôtres et des enjeux liés à la révision de la loi sur les taxis et limousines, je vous prie d'agréer, Mesdames, Messieurs, l'assurance de ma parfaite considération.

Pierre-François Unger



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Département de l'économie et de la santé
Le Conseiller d'Etat

DES
Case postale 3984
1211 Genève 3

Aux destinataires selon liste annexée

N^oréf. : PFI/706277-2008/NB -

Genève, le 23 décembre 2008

Résultats de la consultation élargie sur les lignes directrices du projet de révision de la loi cantonale sur les taxis et limousines (LTaxis - H 1 30)

1. Dysfonctionnements constatés

Les milieux professionnels, soit l'Institution commune des taxis de service public et limousines (IC), l'association des taxis de service privé et sans droit de stationnement (AGITS), ASTAG Taxisuisse (Association suisse des transports routiers section taxi), l'ensemble des organismes « consommateurs » et l'Association des communes genevoises (ACG) partagent le constat du manque de taxis aux heures de pointe et aux heures creuses/de nuit, de l'existence de refus récurrents de prise en charge ainsi que d'une qualité d'accueil et de service à la clientèle considérablement perfectible. L'IC et ASTAG Taxisuisse contestent cependant les reproches formulés par les organismes susmentionnés à l'endroit de tarifs particulièrement élevés, en fondant leur prise de position sur les comparaisons intercantionales, ce d'autant plus que la hausse des carburants n'a pas été à ce jour répercutée sur le client.

L'AGITS met en exergue un système de rémunération des courses non suffisamment motivant pour ce qui concerne les tarifs de nuit ainsi que le manque de formation des chauffeurs en termes d'accueil et de service à la clientèle.

Ce dernier constat est grandement partagé par les organismes « consommateurs », notamment l'Aéroport International de Genève (AIG), ASTAG Genève, Geneva Palexpo, Genève Tourisme, la Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG), la Mission permanente de la Suisse auprès de l'ONU (Mission suisse), et l'Union des associations patronales genevoises (UAPG), qui ne manquent par ailleurs pas d'insister sur la nécessité de respecter les principes élémentaires de toute relation commerciale dans un canton-métropole de rang international (maîtrise de l'anglais, paiement par carte de crédit, proposition de quittance systématique, renouvellement régulier du parc automobile). Genève Tourisme insiste en outre sur le fait que les services de taxis demeurent un point faible de l'offre touristique genevoise, mettant souvent en péril la perception globale de la qualité d'un séjour touristique ou d'affaires. La CCIG craint que la mise en place d'une nouvelle loi ne débouche sur une augmentation du prix de la course. Enfin, ASTAG Genève, la CCIG et la Mission suisse jugent indispensable que les taxis soient clairement identifiables par la clientèle au moyen d'une couleur unique.

Les milieux professionnels estiment, pour leur part, que les dysfonctionnements constatés ne sont pas causés par une inadéquation de la législation en vigueur, mais bien par son application déficiente pour cause d'absence de moyens et/ou de volonté au niveau cantonal. En ce sens, ils stigmatisent le manque de qualité des contrôles et sanctions pour expliquer notamment l'existence récurrente des refus de course précités. Ces mêmes milieux sont par ailleurs d'avis qu'il convient d'utiliser au mieux les outils conférés par la législation actuelle pour mettre en place - avec leur collaboration - les réformes préalables indispensables à l'évolution future de la loi, et ne pas attendre le résultat de la révision pour procéder aux changements jugés actuellement nécessaires.

2. Principes directeurs

Tant les milieux professionnels que les organismes « consommateurs » s'accordent aisément sur le point de replacer le client au centre et d'améliorer le service à la clientèle en garantissant une desserte 24/24 h en tous points du territoire genevois.

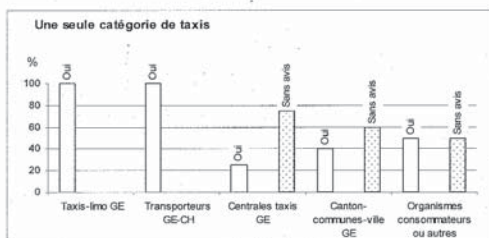
Les premiers nommés sont d'avis que le rôle de l'Etat doit être redéfini dans le sens du seul rôle lié à l'exercice de la puissance publique, la gestion interne devant être confiée aux milieux professionnels. Par ailleurs, les milieux considérés doutent du fait que le principe de concurrence s'applique au domaine du transport professionnel de personnes, ce dernier étant à ce point particulier que l'effet escompté en termes de qualité des services est le plus souvent opposé au but recherché par les mesures habituelles de libéralisation du marché. Enfin, l'IC prône l'existence d'un partenariat effectif entre l'Etat et les milieux professionnels, impliquant nécessairement des compromis que les milieux considérés sont prêts à consentir, pour autant que la politique de changement soit basée sur des réalisations concrètes dont chaque partie peut mesurer les bénéfices.

Le département du territoire (DT), la CCIG et la Ville de Genève attirent l'attention du DES sur le fait que la problématique des taxis doit s'inscrire dans la politique générale de la mobilité à Genève, en intégrant le difficile exercice consistant à répartir au mieux l'usage accru du domaine public entre les différents transporteurs en présence. Le DT rappelle à cet égard que les dérogations octroyées aux taxis et limousines pour l'utilisation du domaine public doivent être appréciées de manière rigoureuse et restrictive, eu égard aux objectifs principaux de vitesse commerciale figurant dans le contrat de prestations signé entre les TPG et l'Etat de Genève. La Société des hôteliers de Genève (SHG) suggère par ailleurs que les emplacements d'attente réservés aux taxis soient repensés compte tenu de l'évolution connue par la Ville de Genève et le canton.

En outre, la CCIG estime pour sa part que les milieux professionnels ne parviennent pour l'heure pas à s'entendre pour organiser leur profession, en raison du fait qu'une multitude d'indépendants côtoient plusieurs associations professionnelles ne défendant pas les mêmes points de vue. Cette appréciation de la situation est partagée par Genève Tourisme suite à l'expérience tirée du travail de formation et de sensibilisation des chauffeurs de taxis pour l'Euro 2008.

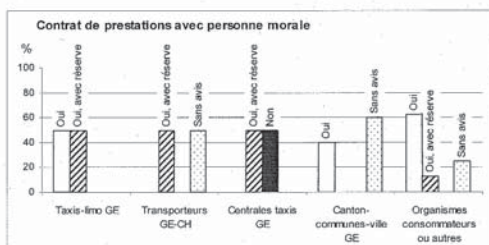
3. Lignes directrices de la révision de la LTaxis

3.1. Créer une seule catégorie de taxis, de service public



La totalité des avis concourent à mettre en place une seule catégorie de taxis sur le canton, notamment pour des questions de visibilité par rapport à la clientèle. Les acteurs divergent cependant sur la méthode à utiliser pour y parvenir, certains jugeant la suppression du numerus clausus nécessaire alors que d'autres rejettent catégoriquement cette solution (voir pt 3.4.).

3.2. Conclure un contrat de prestations avec une personne morale chargée de gérer la profession et de garantir un service à la clientèle 24h/24 et 7 jours/7



L'IC n'est pas opposée au principe d'un contrat de prestation avec une personne morale. Elle doute cependant qu'il existe actuellement une personne morale susceptible de gérer les taxis genevois. Ainsi, si le principe de charger une entité privée de gérer la profession sous diverses conditions de garanties liées à la qualité du service public lui apparaît juste, l'IC estime qu'une première étape consisterait à déléguer des tâches aux milieux professionnels en les dotant de ressources financières et de moyens pratiques. Imposer un prestataire monopolistique et une centrale unique dans la situation actuelle revient pour elle à prendre le problème à l'envers. Imposer les conditions minimales de service public et les faire respecter permettrait à d'éventuels acteurs de se révéler en vue de remplir le rôle dévolu au prestataire. Enfin, les exploitants indépendants et les chauffeurs redoutent de voir leurs droits non respectés par une société privée investie de la « concession » précitée.

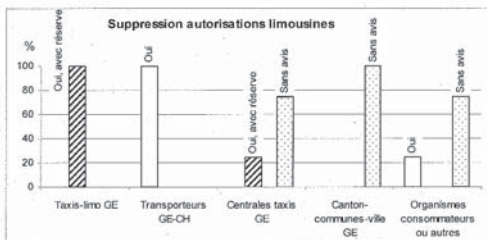
L'AGITS prône la mise en place d'un prestataire exerçant le rôle d'organe de régulation composé de représentants des associations, de départements de l'Etat de Genève (département des institutions, département du territoire) et de Genève Tourisme. Par contre, cette association refuse la mise sur pied d'une centrale unique avec obligation d'affiliation, le choix du nombre de centrales devant être laissé au libre choix du prestataire.

ASTAG Taxisuisse et ASTAG Genève saluent la mesure envisagée, la première citée insistant sur le fait que les exigences doivent être approuvées par l'ensemble des parties concernées, au moyen de critères et d'indicateurs mesurables en permanence.

Les centrales Taxiphone SA et New Cab sont favorables au principe du contrat de prestations. Pour ce qui concerne la mise sur pied d'une centrale unique, la première citée insiste notamment sur le fait qu'une stricte séparation existe entre les taxis de service public et privés et que les conditions légales à l'exploitation des centrales de chaque catégorie soient respectées. En outre, elle souhaite que les abonnés soient représentés au sein du conseil d'administration de la centrale unique. New Cab émet les mêmes réserves que l'IC quant à l'existence d'un prestataire monopolistique. Sans se prononcer sur la faisabilité d'un contrat de prestations, les centrales Taxis Ambassador et AA Genève coopérative taxis 202 sont totalement opposées à la mise sur pied d'une centrale unique.

L'ACG, la Communauté genevoise d'action syndicale (CGAS), Genève Tourisme, Geneva Palexpo, la Ville de Genève et l'UAPG sont favorables au principe du contrat de prestations permettant d'assurer un vrai service à la clientèle, la dernière citée appelant à ce que le prestataire, d'une part, respecte les normes les plus sévères en matière de gestion et de transparence et, d'autre part, soit reconnu par la profession. Le CCIg, quant à lui, ne souhaite pas l'instauration d'un contrat de prestations du style « TPG taxis ».

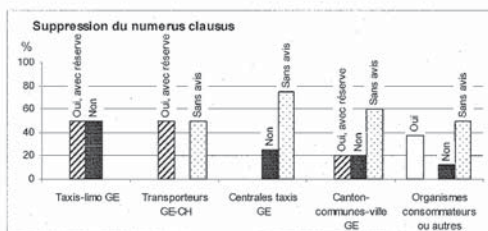
3.3. Supprimer les autorisations pour le transport de limousines (transport professionnel hors taxis)



Devant le constat selon lequel l'Etat est dans l'impossibilité de faire respecter la LTaxis à l'endroit des entreprises pratiquant un service de limousines « sauvage » sans aucun respect des obligations légales en vigueur, l'IC estime ce revirement total par rapport aux principes de la LTaxis comme un moindre mal. Cependant, les associations de limousines souhaitent le maintien d'un cadre minimal, à définir en collaboration avec le DES.

L'AGITS, ASTAG Taxisuisse et ASTAG Genève sont favorables à la mesure préconisée, à l'instar de l'UAPG.

3.4. Supprimer le numerus clausus relatif au nombre de permis de service public



L'IC, le DI et la CGAS s'opposent à la mesure préconisée, en arguant principalement que les différentes expériences effectuées à ce jour dans les grandes villes étrangères ou suisses ont démontré qu'un système de dérégulation appliqué au domaine d'activité considéré se solde par des constats négatifs. De fait, ces organismes craignent fortement que la suppression du numerus clausus crée un appel d'air sans aucun lien avec les règles relatives à l'utilisation du domaine public et les besoins de la population, avec en corollaire des troubles de l'ordre public sur les stations officielles. L'IC attire notamment l'attention sur le risque d'afflux massif d'entreprises françaises désirant s'établir sur le canton en raison de la facilité avec laquelle une concession de taxi de service public genevois pourrait être obtenue par rapport au coût d'une concession française (Frs 200'000.-- - 250'000.--).

En sus, la CGAS tient au maintien du numerus clausus, afin d'être à même de régler la problématique des salaires insuffisants des chauffeurs employés.

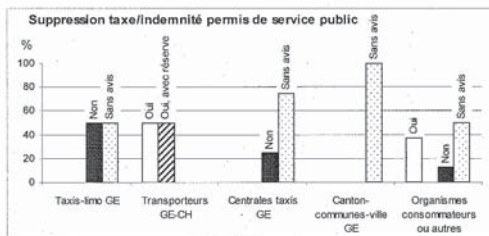
L'AGITS soutient la suppression du numerus clausus, tout en souhaitant qu'une régulation du nombre de taxis de service public soit garantie par le biais des examens auxquels serait soumise la profession.

ASTAG Taxisuisse préconise de rechercher une régulation du nombre non pas par le biais d'un numerus clausus, mais par des moyens commerciaux.

La Ville de Genève attire l'attention sur les problèmes potentiels qu'une augmentation conséquente du nombre de taxis de service public générerait en termes d'utilisation des voies de transports en commun et autres voies/rues à circulation restreinte, voire du point de vue de l'urbanisme ou de l'aménagement.

La CCIG et la SHG sont favorables à la mesure préconisée.

3.5. Supprimer le système de taxe et d'indemnité des permis de service public

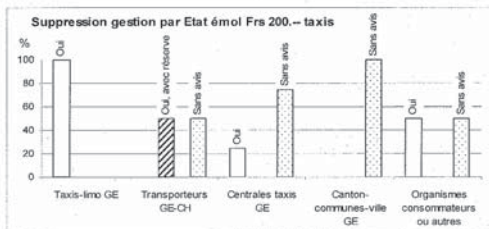


En référence au principe avancé pour ce qui concerne la suppression du numerus clausus (pt. 3.4.), l'IC estime qu'il est au contraire indispensable d'envisager une augmentation de la valeur des permis de service public afin, d'une part, de se rapprocher des valeurs françaises et, d'autre part, de conduire l'exploitant à rentabiliser au mieux son investissement considérable en termes financiers, ce en maintenant son véhicule en service dans des plages aussi larges que possible (y compris la nuit et les week-ends). En cohérence avec la position adoptée à l'endroit du numerus clausus, la CGAS est opposée à la suppression du système de taxe et d'indemnité actuel.

L'AGITS n'a pas d'avis arrêté sur le bien-fondé du système considéré. Néanmoins, cette association souhaite que la mesure qui sera adoptée prémunisse la profession contre tous types de spéculation que les membres de la profession ont eu à subir dans les années précédentes.

ASTAG Taxisuisse préconise le remplacement de la taxe d'utilisation du domaine public par une taxe d'autofinancement. ASTAG Genève souhaite la suppression du numerus clausus, le marché devant décider seul du prix de la concession.

3.6. Supprimer la gestion par l'Etat des émoluments de Frs 200.— versés par les taxis de service public pour affectation à des tâches d'intérêt général



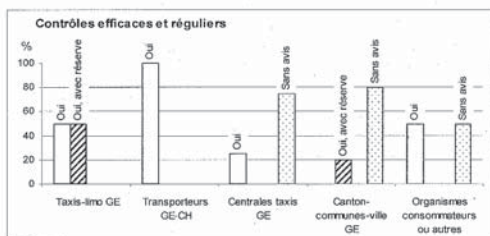
L'IC estime que cette mesure peut tout-à-fait être réalisée par une délégation de tâches dont ferait partie intégrante les émoluments qui y sont liés.

L'AGITS tient à ce que la gestion des émoluments considérés soit l'apanage de l'organe de régulation agissant en qualité de prestataire de services.

ASTAG Taxisuisse préconise que la gestion du guichet TAXI sis à l'AIG soit à terme inclus dans le contrat de prestations.

L'AIG est favorable au versement direct de l'émolument annuel de Frs 200.-- en mains de l'IC, sitôt cette dernière au bénéfice de la délégation de tâches comprenant la gestion du guichet TAXI.

3.7. Mettre en place un système de contrôles efficaces et réguliers



L'IC s'étonne du fait que ce point doit être traité dans le cadre de la révision, alors que la problématique des contrôles pourrait être résolue de suite, pour peu que les autorités s'engagent enfin à prendre les mesures qui s'imposent. Cette association est prête à collaborer à la mise sur pied des mesures précitées.

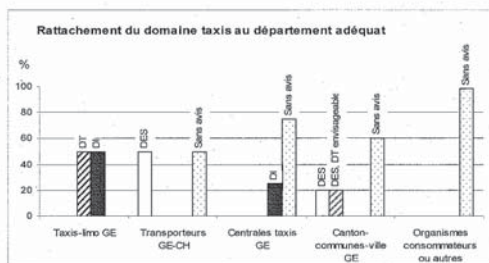
L'AGITS préconise que les contrôles soient être à terme de la responsabilité du prestataire.

ASTAG Taxisuisse soutient le principe selon lequel l'ensemble des services de l'Etat doit collaborer à l'instauration d'un système de contrôles efficaces et réguliers. En outre, la répartition opérée entre contrôles internes à la profession (prestataire) et exercice de la puissance publique au regard des infractions commises à la législation (Etat) lui semble judicieuse.

La CGAS et Geneva Palexpo sont favorables à la mesure, cette dernière étant par ailleurs disposée à collaborer si besoin est.

Le DI précise que l'insuffisance récurrente des contrôles relatifs aux taxis et limousines est une problématique qui doit être réglée par le biais des ressources du Service du commerce, la police devant se recentrer sur ses missions prioritaires et la gendarmerie ne pouvant qu'intervenir en appui, dans le cadre d'opérations ponctuelles et limitées dans le temps.

3.8. Rattacher le domaine des taxis au département adéquat et confier le suivi à une délégation du Conseil d'Etat compte tenu de la transversalité de la problématique



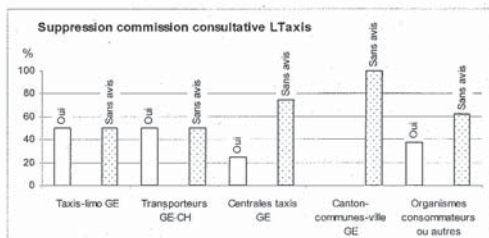
L'IC est d'avis qu'il est plus judicieux de confier le domaine des taxis et limousines au DI, du fait que les services de police lui sont rattachés, alors que l'AGITS estime que le DES n'est pas le département adéquat et jugerait plus avisé de rattacher le domaine considéré au DT.

ASTAG Taxissuisse approuve la notion de transversalité des problématiques du domaine du transport professionnel de personnes, mais préconise le maintien du rattachement actuel.

La CGAS et Genève Tourisme ne se prononcent pas sur la notion de département adéquat, mais soutiennent le nécessaire recours à une commission de suivi interdépartementale.

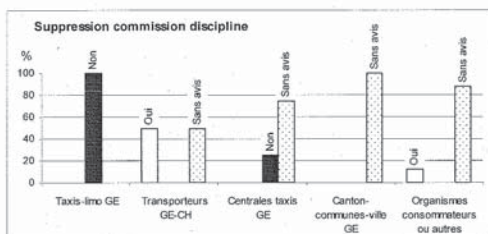
Le DI et le DT s'accordent à penser que la nature des prestations offertes par les taxis et limousines relève essentiellement des prestations à l'économie générale du canton, notamment en lien avec le tourisme, ce qui légitime totalement son rattachement actuel au DES. Le DT envisage néanmoins de réexaminer la question du rattachement une fois la révision menée à son terme.

3.9. Supprimer les commissions consultatives LTaxis et de discipline LTaxis



L'IC et la centrale New Cab sont d'avis de supprimer la Commission consultative dès l'instant où cette dernière fait doublon en cas d'établissement d'un contrat de prestations régissant les

relations Etat-milieux professionnels. L'AGITS souhaite quant à elle rattacher la commission consultative à un organe de régulation interne à la profession, ce qui aboutirait vraisemblablement à la suppression de la commission consultative telle que connue actuellement.

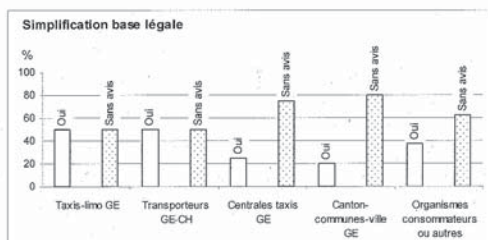


Par contre, l'IC souhaite maintenir la commission de discipline pour de raisons liées à l'efficacité éprouvée par le passé en présence d'un tel organe. L'AGITS estime par ailleurs que la commission de discipline devrait être du ressort du DI.

ASTAG Taxisuisse estime que les deux commissions doivent être dissoutes, l'entité prestataire devant pouvoir imposer ses propres sanctions internes sans l'aide de l'Etat.

La CGAS est favorable aux suppressions proposées.

3.10. Simplifier la base légale



L'IC estime qu'une simplification effective de la loi est conditionnée par les choix volontaires que l'Etat et les milieux professionnels opéreront concrètement pour améliorer les services de taxis et limousines.

La CGAS, la SHG et l'UAPG sont favorables à la mesure préconisée.

4. Constats et suivi

4.1. Lignes directrices approuvées (7 lignes)

4.1.1. Créer une seule catégorie de taxis, de service public

Bien que les avis formulés soient multiples et, pour certains, passablement nuancés, il est manifeste que l'ensemble de acteurs s'accordent sur le fait que le client doit impérativement être replacé au centre et le service à la clientèle amélioré de manière drastique et urgente si l'on entend remédier aux dysfonctionnements relevés à ce jour. A ce titre, la création d'une seule catégorie de taxis de service public est unanimement saluée. Enfin, il nous apparaît utile de rappeler que le processus de révision vise bel et bien et en premier lieu à régler la problématique de la clientèle des transporteurs professionnels de personnes et non des transporteurs eux-mêmes.

4.1.2. Conclure un contrat de prestations avec une personne morale chargée de gérer la profession et de garantir un service à la clientèle 24h/24 et 7 jours/7

De même, le principe du contrat de prestations entre l'Etat et une personne morale prestataire est une hypothèse qui emporte l'adhésion. Les craintes relatives à la mise sur pied ou à la possibilité de mise sur pied d'une centrale unique sont compréhensibles et à l'origine de la plupart des réserves émises par les milieux professionnels. Néanmoins, et ce conformément à la lettre de la ligne directrice en question, seul le changement de paradigme est impératif. L'amalgame entre contrat de prestation et centrale unique n'est absolument pas avéré, le prestataire devant à notre sens avoir libre choix des moyens jugés nécessaires à garantir les exigences fixées par le contrat de prestations, soit un service 24h/24 et sur l'ensemble du territoire genevois.

4.1.3. Supprimer les autorisations pour le transport de limousines

4.1.4. Supprimer la commission consultative LTaxis

4.1.5. Supprimer la gestion par l'Etat des émoluments de Frs 200.-- versés par les taxis de service public pour affectation à des tâches d'intérêt général

4.1.6. Mettre en place un système de contrôles efficaces et réguliers

4.1.7. Simplifier la base légale

Moyennant certaines conditions d'application, la suppression du régime d'autorisations des limousines, celle de la commission consultative LTaxis, celle de la gestion des émoluments annuels de Frs 200.-- affectés à des tâches d'intérêt général, la mise en place de contrôles efficaces et réguliers ainsi que la nécessité de simplifier la base légale actuelle sont des mesures acceptées dans leur principe par les entités consultées.

Compte tenu du résultat de la procédure de consultation sur les points précités, le DES souhaite poursuivre les travaux de réflexion et de réalisation du projet de loi pour les mesures concernées.

Cependant, pour ce qui a trait aux contrôles à mettre en place de manière interdépartementale, le constat est malheureusement très préoccupant. En effet, ni les ressources du Service du commerce, ni celles des départements concernés par l'application de la LTaxis n'apparaissent en mesure de répondre aux exigences de contrôles posées par la législation en question. Or, pour peu que l'on examine la situation existant au sein des autres métropoles suisses ou européennes, le constat est invariablement le même. Sans une réelle force de contrôle affectée (exclusivement) au domaine considéré, aucun respect des exigences légales dont l'Etat est le garant n'a la moindre chance d'être concrètement assuré. De fait, le Service du commerce est quotidiennement confronté aux limites posées par des contrôles effectués au moyen d'un inspectorat de type administratif. Or, sans avoir à ce jour connaissance d'une prise de position détaillée des forces de police au sujet des limites

précitées, nous sommes intimement convaincus que seule la réinstauration d'une brigade de taxis est à même de procéder de manière efficace et reconnue par la profession aux contrôles exigés par toute législation genevoise sur les transporteurs professionnels de personnes.

Dans l'attente des résultats de la révision en cours, le DES examinera quelles sont les mesures qui peuvent être d'ores et déjà envisagées en collaboration avec les services de gendarmerie ainsi qu'avec les autres départements concernés.

4.2. Lignes directrices objets d'une prise de position partagée (2 lignes)

4.2.1. Rattacher le domaine des taxis au département adéquat et confier le suivi à une délégation du Conseil d'Etat compte tenu de la transversalité de la problématique

Considéré par certains comme indissociablement lié au DES compte tenu de la relation à la clientèle induite par la LTaxis, par d'autres - notamment les milieux professionnels genevois - comme ressortissant au DI en raison des contrôles que l'application de cette loi requiert ou par d'autres encore au DT compte tenu de la problématique de mobilité inhérente au transport de personnes, le rattachement adéquat ainsi que la mise sur pied d'une commission de suivi ne peuvent à notre sens être décidés qu'une fois les différents problèmes de fond réglés à satisfaction du but premier qui consiste, nous le répétons, à garantir un service de qualité à la clientèle concernée.

Ceci étant, le constat précité exige une coordination générale de la gestion de la problématique par les trois départements susmentionnés, le DI et le DT devant être à notre sens co-rapporteurs du projet de révision qui sera proposé par le DES.

4.2.2. Supprimer la commission de discipline LTaxis

Enfin, est relevé le fait que les milieux professionnels genevois souhaitent de manière affirmée le maintien de la commission de discipline, alors que Taxisuisse estime au contraire qu'elle devrait être dissoute au même titre que la commission consultative LTaxis. Or, il nous apparaît que la mise sur pied de contrôles efficaces et réguliers par l'Etat (brigade de taxis), la conclusion d'un contrat de prestations fixant de manière claire les devoirs en matière de contrôle interne de et par la profession, associée - par exemple - à l'hypothèse d'une présence effective de représentants de l'Etat au sein du conseil d'administration du prestataire devrait permettre au système envisagé de fonctionner - à terme - sans le recours à une commission de discipline telle que prévue par la législation actuelle.

4.3. Lignes directrices fortement contestées (2 lignes)

4.3.1. Supprimer le numerus clausus relatif au nombre de permis de service public

4.3.2. Supprimer le système de taxe et d'indemnité des permis de service public

Sont fortement contestées la suppression du numerus clausus du nombre de permis de service public et celle du système de taxe/indemnité afférente aux permis considérés, qui sont intimement liés l'un à l'autre. Compte tenu des éléments avancés par les milieux professionnels, le DI et la CGAS, il est impératif que cette problématique soit analysée de manière plus approfondie avec les différents protagonistes pour déterminer dans quelle mesure cette ligne directrice doit être maintenue, modifiée ou, au contraire, abandonnée.

Néanmoins, le DES tient à relever le paradoxe selon lequel tant l'application de la précédente loi que la concrétisation éventuelle de l'avis récemment exprimé par les milieux professionnels a conduit/conduirait à transformer de fait et de manière récurrente des taxis de service privé en taxis de service public. Or, cette tendance semble démontrer que le système préconisé par l'IC ne répond pas de manière satisfaisante aux besoins de la profession.

Enfin, hormis dans le cadre du projet de loi relatif aux lignes directrices précitées, le DES est bien entendu disposé à examiner avec les milieux professionnels et les organismes compétents en la matière toutes mesures de réforme préalables à la révision de la LTaxis qui seraient jugées pertinentes, concrètement réalisables et en adéquation avec la législation actuelle.



Pierre-François Unger

Destinataires :

Conseil d'Etat
Commission des transports

Département des finances
Département des institutions
Département de l'instruction publique
Département de la solidarité et de l'emploi
Département du territoire

Ville de Genève
Association des communes genevoises
Aéroport international de Genève
Chambre de commerce et d'industrie de Genève
Centre international de conférences de Genève
Communauté genevoise d'action syndicale
Geneva Palexpo
Genève Tourisme
Genève Place financière
Mission permanente suisse ONU
Société des hôteliers de Genève
Société des cafetiers, restaurateurs et hôteliers de Genève
Union des associations patronales genevoises

ASTAG Genève
ASTAG Taxisuisse
Institution commune des taxis et limousines
Association des taxis de service privé
Centrales d'appel de taxis
Organismes de formation dans le domaine des taxis-limousines

Annexe : liste des abréviations

ABREVIATIONS

ACG	Association des communes genevoises
AGITS	Association des taxis de service privé et sans droit de stationnement
AIG	Aéroport international de Genève
ASTAG	Association suisse des transports routiers
CCIG	Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève
CGAS	Communauté genevoise d'action syndicale
DES	Département de l'économie et de la santé
DI	Département des institutions
DT	Département du territoire
IC	Institution commune des taxis de service public et limousines
Mission suisse	Mission permanente de la Suisse auprès de l'Organisation des Nations Unies
SHG	Société des hôteliers de Genève
TPG	Transports publics genevois
UAPG	Union des associations patronales genevoises

Secrétariat du Grand Conseil

Date de dépôt: 15 décembre 2008

Pétition

pour l'application de la loi sur les taxis et limousines (H 1 30)

Mesdames et
Messieurs les députés,

Par la présente pétition, les chauffeurs de taxis de service public soussignés demandent que l'Etat prenne les dispositions nécessaires pour appliquer la loi (H 1 30) votée par le parlement le 21 janvier 2005 ainsi que son règlement d'exécution et effectuer les contrôles de police indispensables à son application. Plus précisément et par ordre d'urgence, nous demandons :

- **Contrôles des taxis privés** qui ne peuvent utiliser les couloirs de bus (LTaxis 19 al.1), qui doivent rejoindre leur place privée après chaque course (RTaxis 15 al. 2) et qui ne peuvent travailler au sein d'une centrale de taxis publics (LTaxis 13 al. 3).
- **Déplacement du guichet de l'aéroport** vers la tête de station (RTaxis 24 al. 1) et **participation financière de l'AIG** à sa gestion (RTaxis 24 al. 2 et 8).
- **Délégation des tâches** et plus particulièrement la gestion du fonds pour l'amélioration des conditions sociales de la profession dont le rendement devrait permettre la rémunération des membres de l'institution faîtière, l'ICTL (RTaxis 21 al. 2).
- **Convocation des commissions** de discipline (LTaxis 48) et consultative (LTaxis 50).

Bien que le Département de l'économie et de la santé, en charge des taxis, planche sur un nouveau projet de loi, les milieux professionnels restent convaincus que ces travaux n'aboutiront à rien si la loi n'est pas appliquée. Nous dénonçons tout particulièrement l'immobilisme de la police qui est seule habilitée à sanctionner les infractions sur la voie publique. Les taxis dépendent aussi du Département des institutions au travers de la BTE et du

SAN. La police devrait donc être formée pour intervenir dans tous les cas de figure qui concernent les taxis, qu'ils soient publics, privés ou étrangers.

Avant d'entrer en matière sur un nouveau projet de loi, nous demandons que tout soit mis en œuvre pour appliquer la loi actuelle.

N.B. : 400 signatures
p.a. Société Hey taxi !
p.a. M. Pierre Jenni
Chemin des Sellières 9b
1219 Aire

RÉPUBLIQUE ET



CANTON DE GENÈVE

POUVOIR JUDICIAIRE

A/2065/2008-DES

ATA/222/2009

ARRÊT**DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF****du 5 mai 2009**

dans la cause

Monsieur K_____

représenté par Me Denis Mathey, avocat

contre

DÉPARTEMENT DE L'ÉCONOMIE ET DE LA SANTÉ

EN FAIT

1. Par arrêté du 25 septembre 2006, le département de l'économie et de la santé (ci-après : DES) a autorisé Monsieur K_____ à exploiter, en qualité d'indépendant, un taxi de service privé.
2. Selon un rapport de dénonciation de la police genevoise du 14 décembre 2007, l'intéressé a circulé le 3 décembre 2007 au volant de son taxi, alors qu'il était en service, sur une voie réservée aux bus en trafic de ligne et aux taxis de service public.
3. Le 15 avril 2008, le service du commerce (ci-après : SCom) a avisé M. K_____ que les faits susmentionnés constituaient une infraction aux art. 19 de la loi sur les taxis et limousines (transport professionnel de personnes au moyen de voitures automobiles) du 21 janvier 2005 (LTaxis - H 1 30) et 12 du règlement d'exécution de la LTaxis du 4 mai 2005 (RTaxis - H 1 30.01). Il était invité à s'expliquer avant qu'une sanction ou une mesure administrative ne soit prise, dans un délai arrivant à échéance le 30 avril 2008.
4. M. K_____ a répondu le 5 mai 2008 par l'entremise d'un avocat. Il estimait qu'il n'y avait pas lieu à contravention, ou, du moins, qu'il devait être sursis à toute décision, car un recours était pendant devant le Tribunal administratif et des procédures étaient en cours devant le Tribunal de police concernant un complexe de faits semblable. Par ailleurs, des discussions étaient en cours pour modifier la LTaxis et elles pourraient conduire à la suppression de la distinction entre les taxis de service privé et ceux de service public.
5. Le 7 mai 2008, alors qu'il n'avait pas encore reçu le courrier susmentionné, le SCom a infligé à l'intéressé une amende de CHF 200.- en raison des faits du 3 décembre 2007.
6. Par acte du 9 juin 2008, M. K_____ a recouru auprès du Tribunal administratif contre la décision susmentionnée, concluant à son annulation. L'interdiction faite aux taxis de service privé d'utiliser les voies de bus violait la liberté économique. Elle ne répondait à aucun intérêt public et créait une inégalité de traitement avec les limousines et les taxis de service public, qui pouvaient les emprunter. En outre, de par son caractère général, cette interdiction violait le principe de la proportionnalité. Enfin, dans le cadre de la procédure de consultation en vue de réviser la LTaxis, il était proposé de créer une seule catégorie de taxis.

7. Le 15 juillet 2008, le DES s'est opposé au recours. Les taxis de service public et les taxis de service privé avaient un régime différent. Il n'était pas contraire à la liberté économique, ni au principe de l'égalité de traitement de prévoir une réglementation de l'usage accru du domaine public qui ne soit pas identique pour chacune de ces catégories. Le montant de l'amende était conforme au principe de la proportionnalité.

Le DES demandait par ailleurs que la cause soit jointe à une autre procédure pendante devant le tribunal de céans et portant sur un objet semblable.
8. Le 30 septembre 2008, le juge délégué a accordé à M. K_____ un délai au 17 octobre 2008 pour lui indiquer s'il entendait déposer des observations complémentaires, voire solliciter une mesure d'instruction.
9. Le 16 octobre 2008, l'intéressé a demandé la convocation d'une audience de comparution personnelle et l'organisation d'un transport sur place, ainsi qu'un délai pour compléter le dossier à l'issue de l'exécution de ces mesures.
10. Le 15 janvier 2009, le juge délégué a entendu les parties en comparution personnelle.
 - a. M. K_____ a déclaré que le jour des faits, il devait déposer son client à l'adresse d'une organisation internationale. Cette personne était pressée et il y avait un bouchon dans la voie de circulation dans laquelle le taxi était engagé. Le client s'étonnait que le chauffeur n'emprunte pas la voie d'à côté, réservée aux bus et aux taxis de service public. Finalement M. K_____ s'était engagé sur cette dernière voie, afin que son client soit à l'heure et que la course lui coûte moins cher. Cette situation n'était pas isolée, notamment à la route des Jeunes, vers le stade de Genève.
 - b. Le DES a maintenu sa décision.
11. Le 9 février 2009, le DES a indiqué qu'il n'avait pas d'observations complémentaires à la suite de la comparution personnelle.
12. Le 13 février 2009, M. K_____ a persisté dans son recours. La loi actuelle ne lui permettait pas d'exercer son activité professionnelle dans des conditions satisfaisantes. Un processus législatif était en cours, visant à abolir la distinction entre taxis de service public et taxis de service privé. Le maintien de la sanction administrative était inopportun.

EN DROIT

1. Interjeté en temps utile devant la juridiction compétente, le recours est recevable (art. 56A de la loi sur l'organisation judiciaire du 22 novembre 1941 - LOJ - E 2 05 ; art. 63 al. 1 let. a de la loi sur la procédure administrative du 12 septembre 1985 - LPA - E 5 10).

2. Selon l'art. 70 LPA, la juridiction peut joindre en une même procédure, des affaires qui se rapportent à une situation identique ou une cause juridique commune.

En l'espèce, outre celle du recourant, le tribunal de céans est saisi d'une autre cause relative à un chauffeur de taxi contestant une amende administrative infligée pour avoir circulé sur une voie réservée aux bus de trafic en ligne et aux taxis de service public. Toutefois, s'agissant d'une sanction administrative, des éléments relevant de la sphère privée des intéressés sont susceptibles d'intervenir dans l'examen du cas - situation familiale et financière, antécédents administratifs et pénaux - qui n'ont pas pu être portés à la connaissance réciproque de l'un et l'autre. Il n'y a donc pas lieu de donner suite à la requête de jonction formulée par le DES.

3. Tel qu'il est garanti par l'art. 29 al. 2 Cst., le droit d'être entendu comprend notamment le droit pour l'intéressé d'offrir des preuves pertinentes, de prendre connaissance du dossier, d'obtenir qu'il soit donné suite à ses offres de preuves pertinentes, de participer à l'administration des preuves essentielles ou à tout le moins de s'exprimer sur son résultat, lorsque cela est de nature à influencer sur la décision à rendre (ATF 132 II 485 consid. 3.2 p. 494 ; 127 I 54 consid. 2b p. 56 ; 127 III 576 consid. 2c p. 578 ; Arrêt du Tribunal fédéral 2C.573/2007 du 23 janvier 2008 consid. 2.3). Le droit de faire administrer des preuves n'empêche cependant pas le juge de renoncer à l'administration de certaines preuves offertes et de procéder à une appréciation anticipée de ces dernières, en particulier s'il acquiert la certitude que celles-ci ne l'amèneront pas à modifier son opinion ou si le fait à établir résulte déjà des constatations ressortant du dossier (ATF 131 I 153 consid. 3 p. 158 ; 130 I 425 consid. 2.1 p. 428 ; Arrêts du Tribunal fédéral 2C.402/2008 du 27 juin 2008 consid. 3.2 ; 2P.205/2006 du 19 décembre 2006 consid. 2.1 et les arrêts cités ; ATA/432/2008 du 27 août 2008 consid. 2b). Le droit d'être entendu ne contient pas non plus d'obligation de discuter tous les griefs et moyens de preuve du recourant ; il suffit que le juge discute ceux qui sont pertinents pour l'issue du litige (ATF 133 II 235 consid. 5.2 p. 248 ; 129 I 232 consid. 3.2 p. 236 ; 126 I 97 consid. 2b p. 103).

En l'espèce, les faits sont suffisamment établis par les éléments du dossier. Un transport sur place ne permettrait pas d'arriver à une solution différente.

4. a. La LTaxis a pour but d'assurer un exercice des professions de transport de personnes au moyen de voitures automobiles et une exploitation des services de taxis et de limousines conformes notamment aux exigences de la sécurité publique, de la moralité publique, du respect de l'environnement et de la loyauté dans les transactions commerciales, ainsi qu'aux règles relatives à l'utilisation du domaine public (art. 1 al. 1 LTaxis).
- b. La Ltaxis opère une distinction entre les taxis de service privé, les taxis de service public (art. 3 al. 3 LTaxis) et les limousines (art. 3 al. 4 LTaxis).

Les taxis du service public disposent d'un droit d'usage accru du domaine public pour le stationnement ainsi que pour l'utilisation des voies réservées aux transports publics et des voies à circulation restreinte (art. 19 al. 2 LTaxis). Leur nombre est limité (art. 20 LTaxis). Le permis de service public est délivré contre le paiement d'une taxe unique destinée à améliorer les conditions sociales de la profession de chauffeur de taxi et à réguler le nombre de permis (art. 21, 22 LTaxis). Les conducteurs doivent en principe accepter toutes les courses (art. 39 al. 1er LTaxis) et sont soumis à une zone tarifaire unique (art. 42 al. 1er LTaxis et 68 et 69 RTaxis).

Le nombre des taxis du service privé n'est pas limité. Ils ne paient aucune taxe comparable à la taxe unique des taxis du service public. En revanche, ils ne sont pas autorisés à faire un usage accru du domaine public (art. 19 al. 1er LTaxis). La tolérance dont ils bénéficiaient à cet égard sous l'ancienne loi de 1999 a été abolie, sous réserve d'exceptions autorisées par le Conseil d'Etat (art. 19 al. 5 LTaxis). A l'inverse des taxis de service public, ils n'ont pas l'obligation d'accepter toutes les courses, mais sont également soumis à une zone tarifaire unique et à des tarifs identiques à ceux des taxis du service public (art. 42 LTaxis et 68 et 69 RTaxis).

Sont des limousines les voitures automobiles servant au transport professionnel de personnes qui ne sont pas affectées au service du taxi et sont mises par réservation préalable à la disposition de clients pendant une période de temps, contre rémunération selon les conditions fixées à l'avance entre les parties (art. 3 al. 4 LTaxis). Elles ne disposent pas d'un droit d'usage accru du domaine public, sous réserve d'exceptions autorisées par le Conseil d'Etat (art. 19 al. 2 et 5 LTaxis).

Ainsi, les taxis de service public ont des prérogatives plus étendues que les taxis de service privé ou les limousines, en particulier un droit d'usage accru du domaine public, mais sont soumis à davantage de contraintes.

5. Le recourant estime que le droit d'usage accru du domaine public conféré aux taxis de service public et refusé aux taxis de service privé, constitue une

atteinte à sa liberté économique et viole le principe d'égalité de traitement. Cette restriction ne reposerait sur aucun intérêt public et s'avérerait disproportionnée.

6. a. A titre préalable, il sera rappelé que, conformément à la jurisprudence constante, le Tribunal administratif est compétent pour exercer le contrôle de la constitutionnalité des lois cantonales qu'il applique à la faveur de cas particuliers. Il s'agit d'une exigence qui découle du principe de la primauté du droit fédéral sur le droit des cantons au sens de l'art. 49 alinéa 1 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst. - RS 101 ; ATA/321/2006 du 13 juin 2006 et les arrêts cités ; R. ZIMMERMANN, L'évolution récente du contrôle préjudiciel de la constitutionnalité des lois en droit genevois, RDAF 1988, p. 1 ss). Toutefois, dans le cadre d'un contrôle concret, la décision d'application de la norme viciée est seule l'objet du recours, et elle seule peut être annulée (P. MOOR, Droit administratif, vol. 1, Berne 1994, p. 102 n° 2.2.4.2).

b. L'amende contestée porte uniquement sur la circulation dans une voie de transport en commun. Le litige devant le tribunal de céans sera ainsi circonscrit à cette seule question.

7. a. Selon l'art. 27 al. 1 Cst., la liberté économique est garantie. Elle comprend notamment le libre choix de la profession, le libre accès à une activité économique lucrative privée et son libre exercice (art. 27 al. 2 Cst.). Cette liberté protège toute activité économique privée, exercée à titre professionnel et tendant à la production d'un gain ou d'un revenu (ATF 128 I 19 consid. 4c.aa p. 29 ; Message du Conseil fédéral du 20 novembre 1996 relatif à une nouvelle Constitution fédérale, in FF 1997 I 1 ss p. 176).

b. Le Tribunal fédéral a reconnu aux chauffeurs de taxi indépendants le droit de se prévaloir de la liberté économique, même si leur activité implique un usage accru du domaine public (Arrêt du Tribunal fédéral 2P.167/1999 du 25 mai 2000 in SJ 2001 I p. 65 ; ATF 121 I 129 consid. 3b p. 131 ; 108 Ia 135 consid. 3 p. 136). Cet usage accru du domaine public peut cependant être réglementé par l'Etat ; le législateur cantonal peut ainsi limiter le nombre de places de stationnement réservées aux taxis et déterminer le cercle des bénéficiaires de ces emplacements. Indépendamment de l'usage accru du domaine public, l'Etat peut soumettre l'exercice de la profession de chauffeur de taxi à l'obtention d'une autorisation pour lui permettre d'exercer un contrôle efficace de cette branche d'activité économique qui, par sa fonction et son importance, se rapproche d'un service public. Une telle exigence ne viole pas l'art. 27 Cst. mais constitue une mesure justifiée par l'intérêt public (Arrêts du Tribunal fédéral 2P.56/2002 du 18 juin 2002 consid. 3.1 ; 2P.167/1999 précité, consid. 2.a). Les normes créées à cette fin et leur mise en œuvre doivent respecter le principe de la proportionnalité (cf. art. 5 al. 2 et 36 al. 3 Cst.).

c. Toute restriction d'un droit fondamental doit être fondée sur une base légale (art. 36 al. 1er Cst.), être justifiée par un intérêt public ou par la protection d'un droit fondamental d'autrui (art. 36 al. 2 Cst.) et apparaître proportionnée au but visé (art. 36 al. 3 Cst.). L'essence des droits fondamentaux est inviolable (art. 36 al. 4 Cst.).

Au titre de l'intérêt public pouvant justifier une restriction à la liberté économique, sont autorisées les prescriptions cantonales instaurant des mesures de police, des mesures de politique sociale ou des mesures dictées par la réalisation d'autres intérêts publics (ATF 125 I 322 consid. 3a p. 326 ; Arrêt du Tribunal fédéral 2P.90/2005 du 18 avril 2006 ; ATA/509/2006 du 19 septembre 2006 ; A. AUER/G. MALINVERNI/M. HOTTELIER, Droit constitutionnel suisse, volume II, Berne 2006, n° 976 ss, p. 457ss). Sont en revanche prohibées les mesures de politique économique ou de protection d'une profession qui entravent la libre concurrence en vue de favoriser certaines branches professionnelles ou certaines formes d'exploitation (Arrêt du Tribunal fédéral 2P.83/2005 du 26 janvier 2006, consid. 2.3 et la jurisprudence citée).

d. Selon le principe de l'égalité de traitement entre personnes appartenant à la même branche économique découlant de l'art. 27 Cst., sont interdites les mesures qui causent une distorsion de la compétition entre concurrents directs, c'est-à-dire celles qui ne sont pas neutres sur le plan de la concurrence (ATF 130 I 26 consid. 6.3.3.1 p. 53). On entend par concurrents directs les membres de la même branche qui s'adressent avec les mêmes offres au même public pour satisfaire les mêmes besoins. Sont des concurrents directs, les taxis avec ou sans liaison radio (J.-F. AUBERT, P. MAHON, Petit commentaire de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999, éd. 2003, art. 27, p. 234 ss, n° 17). L'égalité de traitement entre concurrents n'est cependant pas absolue et autorise des différences, à condition que celles-ci reposent sur une base légale, qu'elles répondent à des critères objectifs et résultent du système lui-même ; il est seulement exigé que les inégalités ainsi instaurées soient réduites au minimum nécessaire pour atteindre le but d'intérêt public poursuivi (ATF 125 I 431 consid. 4b/aa p. 435-436 et la jurisprudence citée).

8. Selon l'art. 74 al. 4 de la loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (LCR - RS 741.01), les voies réservées aux bus ne peuvent être utilisées que par des bus publics en trafic de ligne, sauf dérogation indiquée par une marque ou un signal. Les autres véhicules ne doivent pas emprunter les voies. La restriction dont se plaint le recourant trouve son fondement dans cette disposition légale, les art. 19 al. 2 LTaxis et 12 al. 1 RTaxis constituant la base légale cantonale à une dérogation.

9. Les voies réservées aux transports en commun ont pour but de faciliter l'exploitation du réseau de communication des transports publics genevois, cela dans l'intérêt général (art. 1 de la loi sur les Transports publics genevois du 21

novembre 1975 - LTPG - H 1 55). Il y a donc lieu de limiter les possibilités d'usage à d'autres catégories de véhicules, à défaut de quoi ces voies seraient exposées à un risque d'encombrement ne leur permettant plus de répondre à leur but. A cet égard le choix d'autoriser les taxis de service public à les utiliser répond à un intérêt public et est adéquat dès lors que ceux-ci ont des obligations - en particulier d'accepter toutes les courses et d'assurer un service 24h sur 24 - qui en font un complément au service de transport en commun d'une part et, d'autre part, que leur nombre est contrôlé par l'Etat le quel est ainsi à même de prévenir une surcharge des voies réservées par des mesures ciblées. Les taxis de service privé, outre que leur nombre est illimité puisque toute personne au bénéfice d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi et remplissant les conditions d'octroi de l'autorisation ad hoc peut exploiter un service de taxi privé, ne sont pas soumis aux mêmes contraintes d'exploitation, et le seul fait qu'ils pourraient, dans certains cas, transporter plus rapidement et moins onéreusement, un client, ne justifie pas qu'ils bénéficient d'un droit d'usage, gratuit de surcroît, des voies réservées aux transports en commun.

La différence de régime instaurée par le législateur en ce domaine entre les taxis de service public et les taxis de service privé ne viole pas la liberté économique.

10. Le recourant ne conteste pas avoir circulé dans une voie réservée aux transports publics et aux taxis de services publics. Ce faisant, il a violé les art. 19 al. 2 LTaxis et 12 al. 1 RTaxis.
- a. En cas de violation des prescriptions légales ou réglementaires, le DES peut infliger une amende administrative de CHF 100.- à CHF 2'000.- (art. 45 al. 1 LTaxis).
- b. Les amendes administratives sont de nature pénale, car aucun critère ne permet de les distinguer clairement des amendes ordinaires pour lesquelles la compétence administrative de première instance peut au demeurant aussi exister. C'est dire que la quotité de la sanction administrative doit être fixée en tenant compte des principes généraux régissant le droit pénal (ATA/601/2006 du 14 novembre 2006 ; ATA/543/2006 du 10 octobre 2006 ; ATA/813/2001 du 4 décembre 2001 ; P. MOOR, Droit administratif : les actes administratifs et leur contrôle, vol. 2, Berne 2002, ch. 1.4.5.5, p. 139s).
- c. En vertu des art. 103 et 104 du code pénal suisse du 21 décembre 1937 (CP - RS 311.0) et 1 let. a de la loi pénale genevoise du 17 novembre 2006 (LPG - E 4 05), il y a lieu de faire application des dispositions générales contenues dans le code pénal du 21 décembre 1937 (RS - 311.0).
- d. Il est ainsi nécessaire que le contrevenant ait commis une faute, fût-ce sous la forme d'une simple négligence (HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN,

Allgemeines Verwaltungsrecht, 5^{ème} éd., Zürich-Bâle-Genève 2006, p. 252, n. 1179). Selon des principes qui n'ont pas été remis en cause, l'administration doit faire preuve de sévérité afin d'assurer le respect de la loi (ATA/543/2006 du 10 octobre 2006 ; ATA/451/2006 du 31 août 2006 ; A. GRISEL, Traité de droit administratif, vol. 2, Neuchâtel, 1984, pp.646-648) et jouit d'un large pouvoir d'appréciation pour infliger une amende (ATA/415/2006 du 26 juillet 2006 et arrêts précités). La juridiction de céans ne la censure qu'en cas d'excès (ATA/281/2006 du 23 mai 2006). Enfin, l'amende doit respecter le principe de la proportionnalité (art. 36 al. 3 Cst.; ATA/234/2006 du 2 mai 2006).

e. L'autorité qui prononce une mesure administrative ayant le caractère d'une sanction doit faire application des règles contenues à l'art. 49 CP lorsque par un ou plusieurs actes, le même administré encourt plusieurs sanctions (ATF 122 II 180 ; 121 II 25 et 120 Ib 57-58 ; ATA/159/2006 du 21 mars 2006, rendus sous l'empire de l'ancien art. 68 CP ; RDAF 1997 I 100, pp. 100-103). Selon cette disposition, si l'auteur encourt plusieurs amendes, le juge le condamne à la peine de l'infraction la plus grave et l'augmente dans une juste proportion (art. 49 al. 1 CP). De plus, lorsqu'une personne est sanctionnée pour des faits commis avant d'avoir été condamnée pour une autre infraction, le juge doit fixer la sanction de manière à ce que le contrevenant ne soit pas puni plus sévèrement que si un seul jugement avait été prononcé (art. 49 al. 2 CP).

En l'espèce, le recourant indique avoir emprunté la voie de circulation interdite parce que son client était pressé. Cela ne saurait en aucun cas constituer un quelconque fait justificatif, aucun bien juridique n'étant menacé d'un quelconque danger imminent ou impossible à déterminer autrement qu'en violant la loi (art. 17 et 18 CP). L'amende infligée est ainsi fondée dans son principe. Quant à son montant, CHF 200.-, il représente 1 % du montant maximum possible. Le recourant, qui n'a pas d'antécédent en la matière, ne prétend pas que son règlement l'exposerait à des difficultés financières. Elle sera donc confirmée.

11. Mal fondé, le recours sera rejeté. Un émolument de CHF 400.- sera mis à la charge du recourant qui succombe et aucune indemnité ne lui sera allouée (art. 87 LPA).

* * * * *

PAR CES MOTIFS
LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF

à la forme :

déclare recevable le recours interjeté le 9 juin 2008 par Monsieur K_____ contre la décision du département de l'économie et de la santé du 7 mai 2008 ;

au fond :

le rejette ;

met à la charge du recourant un émolument de CHF 400.- ;

dit que, conformément aux art. 82 et suivants de la loi fédérale sur le Tribunal fédéral du 17 juin 2005 (LTF - RS 173.110), le présent arrêt peut être porté dans les trente jours qui suivent sa notification par-devant le Tribunal fédéral, par la voie du recours en matière de droit public ; le mémoire de recours doit indiquer les conclusions, motifs et moyens de preuve et porter la signature du recourant ou de son mandataire ; il doit être adressé au Tribunal fédéral, 1000 Lausanne 14, par voie postale ou par voie électronique aux conditions de l'art. 42 LTF. Le présent arrêt et les pièces en possession du recourant, invoquées comme moyens de preuve, doivent être joints à l'envoi ;

communiqua le présent arrêt à Me Denis Mathey, avocat du recourant ainsi qu'au département de l'économie et de la santé.

Séigneants : Mme Bovy, présidente, M. Thélin, Mmes Hurni et Junod, M. Dumartheray, juges.

Au nom du Tribunal administratif :

la greffière-juriste adj. :

M. Tonossi

la présidente :

L. Bovy

- 11/11 -

Copie conforme de cet arrêt a été communiquée aux parties.

Genève, le

la greffière :

Abonnez-vous
Faites un don
Soutenez Le Courrier



rubriques | dossiers | perspectives | culture libre | édition du jour

recherches | identifiez-vous

Accueil » Vaud » article

Epilogue de la guerre des taxis

Paru le Lundi 15 Octobre 2007

LUC-OLIVIER ERARD



Il n'y aura plus qu'une seule centrale d'appel des taxis pour l'agglomération lausannoise. Après la Cour constitutionnelle du canton de Vaud, c'est le Tribunal fédéral (TF) qui donne, de fait, raison à la ville. Son règlement prévoit que tous les taxis soient regroupés au sein d'une seule centrale d'appel. Voté en mai 2006, il n'a pu entrer en vigueur, en raison de recours déposés. Le 9 octobre, le TF rejette ces recours, ouvrant la voie au nouveau règlement. La centrale unique devrait donc faire l'objet d'un appel d'offres, puis la gestion en sera confiée à une entreprise à laquelle les taxis devront s'affilier pour prétendre à une autorisation de type A, qui permet d'utiliser le domaine public. Cette nouveauté n'en sera cependant pas une, puisque Intertaxi, l'une des deux entreprises qui se faisaient concurrence à Lausanne, a fait faillite en février 2006. Il n'y avait donc plus qu'un seul numéro en fonction, celui de Taxi services, une situation que les Lausannois connaissent, puisqu'elle a prévalu des années 60 jusqu'en 2003. C'est en effet en 2002, refusant d'investir dans un nouveau central d'appel, que la ville de Lausanne avait déclenché la guerre des taxis. Une concurrence s'était installée, douloureuse pour des entreprises qui ne parvenaient pas à assurer le service, alors que la situation des chauffeurs, dénoncée par les syndicats, devenait de plus en plus précaire. Municipal lausannois de la sécurité, Marc Vuilleumier se dit «satisfait» de la décision du Tribunal fédéral. «Avec une seule centrale, la flotte de taxis lausannois est suffisante et pourra répondre à la demande». Le municipal cite notamment une étude de l'EPFL qui estime à 250 la flotte nécessaire aux besoins de l'agglomération. «Elle reconnaît même qu'un marché libéralisé ne serait pas opportun», explique Marc Vuilleumier, qui estime que la libre concurrence attirerait un trop grand nombre de taxis à Lausanne. Chez Taxi services, le directeur, Christian Bifrare, ne boude pas son plaisir: «Je jubile.» «Avec 235 voitures, nous sommes bien placés» pour répondre à l'appel d'offres qui sera formulé par la ville, explique-t-il.

Commentaires

Epilogue de la guerre des taxis | S'identifier ou créer un nouveau compte | 0 Commentaires

Affichage:

Les commentaires appartiennent à leur auteur.
Ils ne représentent pas forcément les opinions de Courrier.

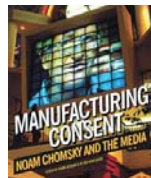
Votre boîte à outils



Agenda

Un autre regard sur les médias

Prochains rendez-vous:



Evénements futurs

- ven, 22 février 2008
Forum 'Art, culture et création'
- sam, 23 février 2008
Forum 'Art, culture et création'
- 13:30 Engagement volontaire international: séance d'information
- mar, 26 février 2008
18:30 Rencontre-apéritif avec Attac
18:00 vernissage de Hagiohygycynicism (Mamco)
- mer, 27 février 2008
18:00 L'histoire suisse entre deux pratiques : de la recherche à la médiatisation

LE COURRIER

- » Présentation
- » L'équipe
- » Historique
- » Charte
- » Status NAC
- » Membres
- » Ass. lecteurs
- » Architrave
- » L'agenda
- » Contacts
- » Partenaires
- » Tarifs annonces

Valid XHTML | Valid CSS | Copyright © NAC | Base Design by SmallPark | Build by Olivier Evalet | Fully GPL software

Page created in 0,55678200721741 seconds.

[Recherche [iCal]

LE COURRIER

- » Abonnez-vous!
- » Le coin des abonnés
- » Nouvelles du Courrier

